

L'ONG européenne Transport & Environnement (T&E) produit un rapport à charge contre l'aviation d'affaires. Elle milite pour l'interdiction des carburants fossiles à partir de 2030 sur les vols privés de moins de 1.000 km en Europe. En attendant cette échéance, elle demande un sur-taxation des vols privés.

AEROBUZZ 3.06.2021 par [Jérôme Bonnard](#)

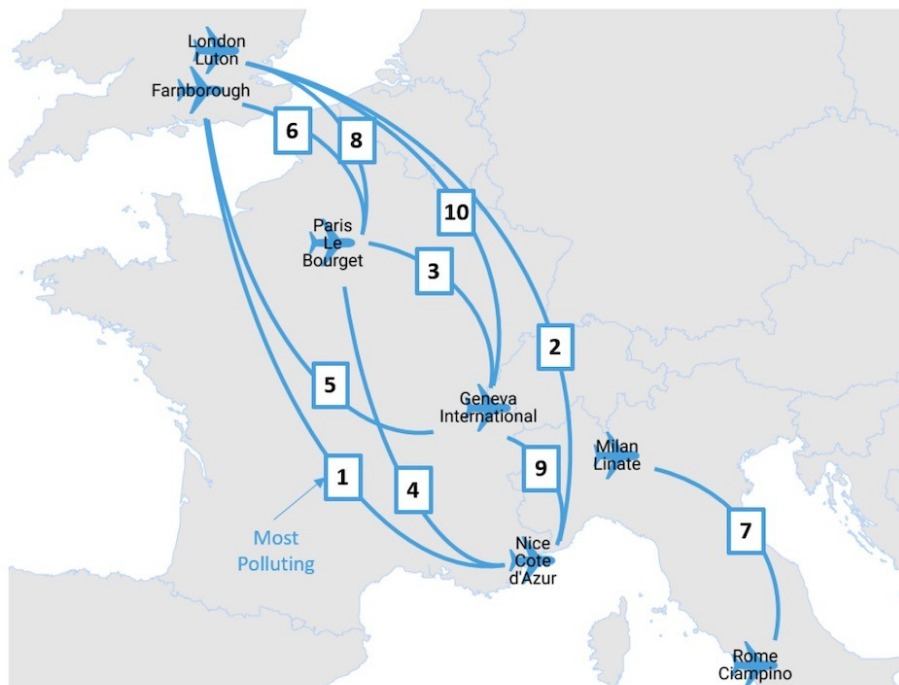
1

Dans un rapport publié le 27 mai 2021, la Fédération européenne T&E pour le transport et l'environnement (qui regroupe une cinquantaine d'ONG actives dans ce domaine) affirme que les émissions de CO2 des jets privés ont augmentées de + 31% entre 2005 et 2019. L'étude souligne que même si l'aviation d'affaires ne représente que 1,3% des émissions CO2 de l'ensemble des avions d'Europe, elle pollue 4 à 14 fois plus qu'un avion de ligne classique par passager transporté.

L'étude indique que la moitié des vols privés intra européens concerne des distances inférieures à 500 km. L'ONG en appelle à une alternative, notamment le voyage en train, qui permet, selon elle, de relier les dix routes les plus polluantes (selon T&E) en moins de 3 heures dans la plupart des cas.

Les dix liaisons d'aviation d'affaires les plus polluantes en Europe selon l'ONG Transport & Environnement :

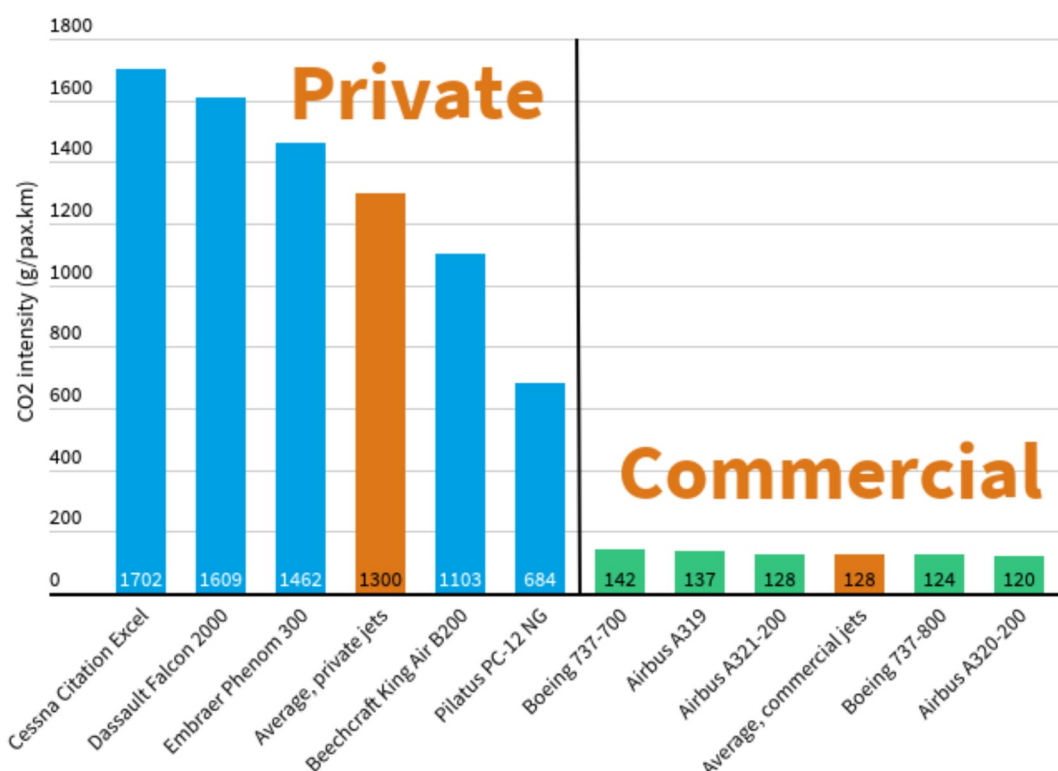
10 most polluting private jet routes within Europe (incl. UK and Switzerland) in 2019



Le Kérosène banni dès 2030 ?

Dans son rapport de l'ONG T&E fait trois recommandations :

- dès 2030 les opérateurs de jets privés ne devraient plus être autorisés à faire voler leurs flottes avec des carburants fossiles sur des routes inférieurs à 1000 km. « *Les plus grands opérateurs devraient obligatoirement passer un Power Purchase Agreement (« contrat d'achat d'énergie ») ou PPA.* »²
- jusqu'à l'application de cette interdiction, une taxe sur les billets et les carburants devrait être imposée pour les vols privés au départ de l'Europe, en fonction de la distance de vol et de la masse de l'avion. A l'instar du projet des redevances en Suisse...
- sans ces évolutions techniques et juridiques, l'ONG T&E encourage à réduire drastiquement les déplacements en jets privés.

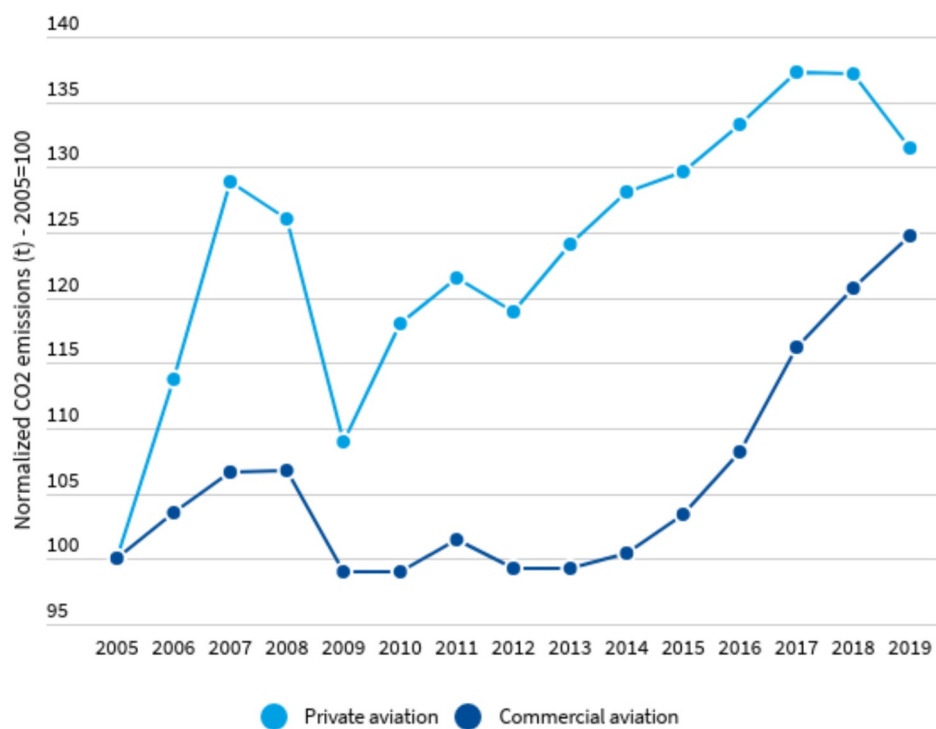


Comparatif de l'impact environnemental (émissions CO2) entre l'aviation d'affaires et de ligne par types d'avions. © Transport & Environnement

L'EBAA met en avant l'innovation

Dans un communiqué en réponse à l'étude de T&E, l'European Business Aviation Association (EBAA) Europe précise de son côté que l'industrie de l'aviation privée ne représente que 8% du trafic aérien européen et génère 87 milliards de dollars par an dans l'économie. « *Notre secteur a toujours été impliqué dans l'innovation. Par exemple, l'aviation d'affaires est pionnière dans le développement des winglets sur les ailes d'avions, et contribue à une meilleure optimisation de consommation carburant, ce qui représente une économie chiffrable en milliards de litres de kérosène et de millions de tonnes de CO2 en moins chaque année à travers le monde.* » Pas sûr que ces arguments trouvent écho dans le grand public...

² DIFFUSION STRICTEMENT INTERNE AUX MEMBRES DU CD ET AUX CORRESPONDANTS COMMUNICATION DE L'UFH



Comparatif de l'impact environnemental (émissions CO2) entre l'aviation d'affaires et commerciale entre 2005 et 2019. © Transport & Environnement

Trafic mondial en³ baisse constante

Contacté par Aerobuzz.fr, Bertrand d'Yvoire, le Président de l'EBAA France, rappelle qu'au niveau mondial les jets privés font en moyenne des étapes de 2 à 3 heures de vol, donc très supérieures à 500 km... « *Ce sont des données statistiques constructeurs obtenues notamment lors des entretiens et en calculant les heures de vol par cycle.* »

En outre, entre 2007 et 2019 l'aviation d'affaires a régressé de quelques 15-20% rien que sur la plateforme parisienne du Bourget, le 1^{er} aéroport européen pour les jets privés, précise Bertrand d'Yvoire. « *L'aviation d'affaires privée ne va pas si bien... Il y a eu environ 54.000 mouvements au Bourget en 2019 contre 67.000 en 2007. Mais il ne faut pas raisonner seulement en trafic et mouvements d'avions, mais plutôt par rapport aux types d'appareils, leurs taux de remplissage... Il faut relativiser ! En Europe, ce sont souvent des avions de petite taille, moins polluants et pleins de passagers qui se déplacent sur des petites distances pour des coûts équivalents voir inférieurs à la ligne.* »

Une tendance qui devrait s'accroître, alors que la loi Climat prévoit de supprimer les lignes aériennes intérieures lorsqu'une alternative de deux heures trente en train existe, ce qui touche particulièrement les voyages professionnels...

Des recommandations utopiques

Concernant l'interdiction des carburants fossiles dès 2030, Bertrand d'Yvoire répond que « *L'hydrogène ou le tout électrique en 2030 sont un délire technique* » tout en expliquant « *qu'il est*

impossible d'obtenir dans ces délais ne serait-ce que la certification de ces nouvelles technologies de propulsion par la sécurité de l'aviation civile. »

Au sujet de la sur-taxation, le président de l'EBAA France rappelle que seule l'Italie a depuis longtemps imposé des redevances sur le luxe applicables aux jets privés (et aux hélicoptères). Comme le détaille d'ailleurs l'opérateur Privatefly sur son site : « *La taxe s'applique à tous les vols au départ ou à destination de ce pays par trajet et par tête : elle représente un montant de 10 € par passager pour un vol de moins de 100 km, 100 € entre 100 et 1.500 km et 200 € au delà. Pour un vol privé, aller et retour entre New York et Rome, avec deux passagers à bord, la taxe s'élèvera à 800 €. Pour un vol privé de Genève à Milan avec une seule personne à bord, elle sera de 100 €.* »

Selon Bertrand d'Yvoire, ces taxes ont fait chuter de 40% le trafic d'aviation d'affaires privée... Aujourd'hui, très peu d'Etats européens font passer les propriétaires de jets privés à la caisse pour compenser leur impact environnemental. En Suisse, le texte du projet de loi Environnement qui doit être voté le 13 juin 2021, prévoit en effet une taxe pour les jets privés pour un un montant qui se situe entre 500 et 3.000 francs suisses (450 euros et 2.525 euros), en fonction de la taille de l'appareil. En instaurant une taxe spécifiquement environnementale et non fiscale comme l'Italie, le pays serait pionnier en la matière...

Déplacements de « super riches »

L'organisation Transport et Environnement affirme que les propriétaires des jets possèdent en⁴ moyenne un patrimoine de 1,3 milliard d'euros, « *une fortune assez élevée pour lutter contre le réchauffement climatique en finançant le développement de technologies plus propres* ».



Le rapport complet de l'ONG T&E [est consultable ici](#). L'image de couverture du rapport et son titre expriment parfaitement la parti-pris des auteurs. © Transport et Environnement⁵

Bertrand d'Yvoire précise à Aerobuzz.fr que la flotte mondiale de jet privés appartient très largement à des entreprises avec « *très peu de propriétaires individuels. Je m'interroge sur l'origine des statistiques dans le rapport de l'ONG...* »

Le Président de l'EBAA France rappelle aussi que l'aviation d'affaires est un outil précieux pour les déplacements d'hommes d'affaires (80% des utilisateurs contre 20% pour les vols d'État ou de loisirs) et que 80% des aéroports desservis par les jets privés dans le monde ne sont pas desservis par la ligne...

Dans la grande entreprise de dénigrement de l'aéronautique, le transport aérien avait servi jusqu'à présent de bouclier à l'aviation d'affaires. C'est désormais fini. Les jets privés se retrouvent en première ligne. Les professionnels vont devoir affûter leurs arguments pour convaincre de leur bonne foi.

Jérôme Bonnard