

## Contre les nuisances de l'aviation, une réponse : taxer lourdement le kérosène

La progression du trafic aérien depuis les années 1920 est fulgurante et les professionnels du secteur n'entendent pas en rester là. L'auteur de cette tribune explique que cette évolution a été rendue possible par de multiples avantages octroyés par les États. Les enjeux climatiques et sanitaires rendent urgent que cela cesse.

□ Laurent Castaignède est ingénieur de l'École centrale Paris, fondateur du bureau d'études BCO<sub>2</sub> Ingénierie<sup>1</sup> et auteur de *Airvore ou la face obscure des transports*<sup>2</sup>, (Écosociété), 2018.



Balbutiant dans les années 1920, le secteur du transport aérien est aujourd'hui éclatant. La progression fulgurante du trafic de l'aviation civile ne cesse de battre ses propres records, avec une croissance exponentielle que seuls les gros conflits ou les chocs pétroliers mirent brièvement à mal.

Le trafic de passagers (exprimé en distance cumulée effectuée par les passagers payants) a ainsi augmenté de 30 milliards de kilomètres-passagers en 1950 à plus de 500 milliards en 1970, puis à 3.500 milliards en 2000, et dernièrement à 8.000 milliards en

2017<sup>3</sup>.

Les grands constructeurs d'avions de ligne, les gestionnaires d'aéroports, les États comme les collectivités locales, friands de touristes pressés et dépensiers, ne cessent de saluer cette apparente "success story" dont l'avenir semble radieux : les grands organismes internationaux du secteur annoncent le maintien d'une croissance de 5 % par an (soit un doublement tous les 15 ans), pour les trois prochaines décennies... Mais à quel prix ?

Du point de vue environnemental, le trafic aérien contribue aujourd'hui à environ 5 % de l'effet de serre anthropique, une petite moitié provenant du CO<sub>2</sub> de combustion du kérosène, le reste des traînées blanches consécutives à la vapeur d'eau émise à très haute altitude. En matière de pollution de l'air, le trafic aérien est aussi largement émetteur d'oxydes d'azote et de particules fines, dégradant la qualité de l'air des métropoles en fonction des aléas du vent. L'amélioration technique constante des moteurs et des appareils n'est pas à négliger, mais est complètement supplantée par la croissance de leur nombre : une telle poursuite est parfaitement incompatible avec les objectifs de réduction de

<sup>1</sup> [www.bco2.fr/](http://www.bco2.fr/)

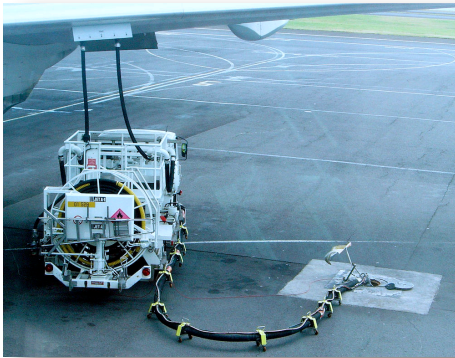
<sup>2</sup> <https://reporterre.net/Face-au-monstre-polluant-des-transport-motorises>

<sup>3</sup> Soit un peu plus de 1.000 km par habitant et par an... en moyenne, ce qui rend compte de la discrimination sociale de l'usage et d'une très confortable marge de progression !

la pollution urbaine et de stabilisation du climat espérée par l'Accord de Paris. Et ce ne sont pas les agro-carburants qui pourront se substituer au kérosène, il y a bien trop de demande.

## Réviser les conditions dans lesquelles l'aviation civile se développe

Comment en sommes-nous arrivés là ? Ce succès ne repose-t-il que sur le progrès technique qui sauva les performances de Louis Blériot<sup>4</sup>, de Charles Lindbergh<sup>5</sup>, puis de l'avion à réaction, plébiscité ces dernières décennies par l'engouement pour le tourisme international<sup>6</sup> ? Les conditions économiques dans lesquelles cet essor s'est confortablement installé mérite débat... que la récente révolte des *Gilets jaunes* a relancé, soulignant l'injustice de la hausse du prix des carburants routiers qu'ils subissaient de plein fouet, face à la clientèle plus aisée des compagnies aériennes qui continue de s'envoler avec un carburant étonnamment détaxé.



Ravitaillement d'un avion en kérosène.

Fin 1944, à l'approche de l'issue du second conflit mondial, la Convention de Chicago dynamisa le développement de l'aviation civile en instituant la détaxation de ses carburants<sup>7</sup>, dans un contexte où l'ONU affichait pour but premier de

*"créer et préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, [...] et promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde"*<sup>8</sup>.

À cet indéniable avantage économique se sont depuis ajoutés de multiples financements étatiques : le développement de nombreux avions commerciaux, la mise au point des carburants "aviation", la géolocalisation par satellite, furent des dérivés de programmes militaires extrêmement coûteux.

Plus récemment, certaines compagnies aériennes ont mis en demeure des collectivités ou des gouvernements locaux de financer la construction d'aéroports et leur accueil soigné sous la menace d'aller s'installer ailleurs<sup>9</sup>.

D'autres compagnies nouvellement créées dans le golfe Persique bénéficient même de kérosène à prix cassé, via des conditions locales d'extraction du pétrole à seulement quelques dollars le baril, entraînant dans leur sillage la baisse du prix des vols long-courriers.

Enfin, l'avantage donné à de nombreux clients professionnels de convertir les faveurs de leur programme de fidélité en trajets touristiques achève de faire baisser le coût du voyage aérien.

<sup>4</sup> Il fut le premier à traverser la Manche en juillet 1909.

<sup>5</sup> Il fut le premier à traverser l'Atlantique en solitaire en mai 1927.

<sup>6</sup> Les voyageurs internationaux, dont plus de la moitié transitent par la voie des airs, ne sont qu'environ 15 % à se déplacer pour des motifs professionnels.

<sup>7</sup> "Le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement habituel et les provisions de bord se trouvant dans un aéronef [...] sont exempts des droits de douane, frais de visite ou autres droits et redevances similaires imposés par l'État ou les autorités locales", article 24.

<sup>8</sup> Convention de Chicago, Organisation des Nations unies, 7 décembre 1944, préambule.

<sup>9</sup> <https://reporterre.net/un-an-apres-l-abandon-de-notre-dame-des-landes-toujours-trop-d-aeroports>

L'excès nocif des émissions de polluants et de gaz à effet de serre de l'ensemble de nos activités, et du transport aérien en particulier, par leur contribution à la déliquescence de la biosphère et à l'émergence des conditions d'un nouveau conflit mondial sur fond de migrations incontrôlables, ne justifie-t-il pas aujourd'hui de réviser les conditions dans lesquelles l'aviation civile se développe ?

Il faut d'évidence revoir les modalités d'application de la convention de Chicago comme les autres avantages financiers et réglementaires du transport aérien, c'est-à-dire taxer lourdement le kérosène (et les billets), au moins à hauteur des nuisances sanitaires et climatiques qu'il provoque.

► Lire aussi : [Le transport aérien est un ennemi subventionné du climat](#)

**Source :** Courriel à *Reporterre*

**Photos :**

. chapô : [Pixabay](#) (CC0)

. ravitaillement : [Wikipedia](#) (David Monniaux/CC BY-SA 2.0)

- Titre, chapô et intertitres sont de la rédaction.

*Dans les tribunes, les auteurs expriment un point de vue propre, qui n'est pas nécessairement celui de la rédaction.*