



L'OBS > SOCIÉTÉ

« On demande aux gens de mettre des vignettes antipollution... Et pour les jets privés ? »

Vous pouvez profiter de cet article en intégralité grâce à votre abonnement



Partager

En 2019, un vol sur dix au départ de la France était effectué en jet privé. L'appareil, ultraluxeux et ultrapolluant, ne connaît pas la crise. Mais son usage est davantage pointé du doigt, alors que la demande de justice climatique se fait plus forte.

Par Emilie Brouze

Publié le 5 mars 2022 à 18h00

Temps de lecture 7 min

Vêtus de combinaisons jetables blanches, les militants découpent un pan du grillage entourant l'aéroport de Paris-Le Bourget. Ils n'ont que quelques minutes pour prendre une photo symbolique sur le tarmac, avant d'être évacués par les forces de l'ordre.

Devant un jet privé à l'arrêt, les activistes d'Attac, Alternatiba et Extinction Rebellion arborent une effigie en papier d'Emmanuel Macron trinquant au champagne avec la

caricature d'un ultrariche, la mascotte du Monopoly. Ils veulent dénoncer la

riches volent, notre avenir s'envole. »

Si les 74 militants ont choisi, pour cette action le 21 janvier, le premier aéroport d'affaires en Europe (plus de 50 000 mouvements de jets privés par an), c'est parce que ce mode de transport polluant, réservé aux plus favorisés, représente à leurs yeux la quintessence des inégalités climatiques. « *Il y a tout un discours sur les petits gestes individuels alors que les plus riches n'en font qu'à leur tête. Ils se considèrent hors du cadre collectif* », expose Charlène Fleury, porte-parole d'Alternatiba. « *On parle de sécession des riches.* »

La suite après la publicité

Le dernier rapport du Laboratoire sur les Inégalités mondiales (WIL), publié en décembre, montre que les inégalités ont été exacerbées par la crise du Covid. Ce qui n'est pas sans conséquences pour la planète : « *Les inégalités de richesse engendrent des inégalités de pollution* », explique l'économiste Lucas Chancel, qui a piloté le rapport. D'après ce document [PDF], les 10 % des plus gros émetteurs mondiaux sont responsables, par leur consommation et leurs placements financiers, de près de la moitié des émissions de dioxyde de carbone. « *Dans la crise climatique, les ultrariches ont une responsabilité supérieure à celle de vous ou moi, donc il faut les contraindre* », abonde le porte-parole d'Attac, Julien Rivoire.

L'âge d'or du jet privé

Les jets privés ne connaissent pas la crise, qu'elle soit climatique ou économique. Le secteur bénéficie même d'une explosion de la demande – les ventes de yachts et de voitures de luxe connaissent le même boum, décrypte « le Monde ». En 2021, Dassault a ainsi reçu 51 commandes supplémentaires (prix de son modèle d'entrée de gamme, le Falcon-2000 : 17,6 millions d'euros). « *Nous sommes dans un âge d'or. On n'a jamais, au grand jamais, vu autant de passagers voler en jet privé* », s'est réjoui dans une interview Simon Rochefort, vice-président de la société d'aviation d'affaires VistaJet. La suppression de certaines lignes aériennes commerciales et les restrictions liées au Covid, tout comme le désir de ne pas se mélanger à la foule, expliquent le repli vers l'aviation privée. Sans oublier que les super-riches ont vu leur patrimoine financier augmenter pendant la crise.

L'OBSS Ces articles peuvent également vous intéresser



FIL INFO José Garcia : « Tout le monde me disait que je me fourvoyais sur Canal+, mais... »
société politique écologie international économie opinion

« Emmanuel Macron donne l'illusion de l'empathie, mais en réalité, il n'en fait qu'à sa tête »

Le jet privé est pourtant l'un des moyens de transport les plus polluants. Un vol de quatre heures génère autant d'émissions de CO₂ qu'un Européen moyen en un an, selon le rapport de l'ONG Transport & Environnement, publié en mai. Les 1 000 vols annuels entre Paris et Nice polluent autant que 40 000 familles partant en vacances au même endroit en voiture. Parce qu'il n'embarque qu'une poignée de passagers, un vol en jet est, pour un individu, dix fois plus polluant en moyenne que le même trajet réalisé en avion commercial et 50 fois plus polluant que le train. Pourtant, en 2019, toujours d'après ce document, la moitié des vols privés au départ d'un aéroport français ont parcouru moins de 500 kilomètres. Prenez le Paris-Genève, l'un des couloirs aériens les plus empruntés : il faut compter trois heures et onze minutes pour le même voyage en train reliant les deux centres-villes (soit deux heures et vingt-deux minutes de plus qu'en avion).

LIRE AUSSI

Lucas Chancel : « Les modes de vie des plus riches nous conduisent dans le mur »

Les défenseurs de l'aviation d'affaires ont coutume de justifier l'usage des jets privés par des impératifs économiques : un temps précieux gagné par les VIP et le manque de connectivité entre certains aéroports qui complexifierait leurs déplacements. Un acteur du secteur cite pour exemple ce chef d'entreprise dans l'agroalimentaire qui avait réservé un Lorient-Kiev pour régler au plus vite un dysfonctionnement dans l'une de ses usines. Les données moulinées par l'ONG Transport et Environnement montrent pourtant qu'une grande partie des vols en jet relèvent de motifs privés.

« Nous avons identifié un pic clair du trafic durant les mois d'été et les aéroports situés dans des régions ensoleillées réalisent la majorité de leurs chiffres d'affaires à ce moment-là. »

A l'aéroport de Cannes-Mandelieu, le trafic est effectivement plus intense entre mai et septembre. « Certaines journées d'été, des riverains comptent 50 à 60 survols de leur maison par un jet », rapporte Pierre Monard, de l'Association de Défense contre les

Nuisances aériennes (Adna). La crise du Covid a marqué les esprits : le trafic ne s'est pas arrêté, malgré les restrictions de déplacements en vigueur. « On voyait des jets 

riper depuis Paris ou de l'étranger. Comme s'il y avait deux poids, deux mes

LIRE AUSSI

Supprimer les vols courts, les jets privés et réduire les « miles » : voici comment on peut assainir l'aérien

L'association compte de plus en plus de jeunes adhérents « choqués » par l'aviation privée dans un contexte de crise climatique. « C'est anachronique de venir passer la journée à Cannes en jet depuis Paris. C'est un non-sens écologique et citoyen », tance Pierre Monard. « Il y a un sentiment d'injustice qui monte face à un double discours : on demande aux gens de faire des efforts, de mettre une vignette antipollution sur leur véhicule, de jeter leur vieille 205... Et pour les jets privés ? »

Situation privilégiée

Outre la pollution qu'elle génère, l'aviation privée bénéficie, d'un point de vue réglementaire, d'une situation privilégiée. Tandis que l'essence est fortement ponctionnée à la pompe, le kérosène est exempt de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) en France. Depuis 1944, il n'est pas non plus taxé sur les liaisons aériennes internationales – reliquat d'une époque où les gouvernements voulaient favoriser l'aviation, censée relier les peuples. Le nouveau plan européen pour le climat (« Fit for 55 ») prévoit une taxe pour les vols au sein de l'Union européenne... mais, en raison de contraintes juridiques, les jets privés pourraient être épargnés.

LIRE AUSSI

Ecocide, séparatisme... Les super-yachts, ce « miroir grossissant du capitalisme »

Autre avantage pointé du doigt : la non-limitation des vols intérieurs. La Convention citoyenne pour le Climat proposait d'interdire les vols en France en cas d'alternative en train de moins de quatre heures. Dans la loi climat, la mesure a été rabotée aux trajets de moins de deux heures et demie... et ne concerne pas les jets privés.

« Malheureusement, je ne pense pas que ce soit un oubli », commente Charlène Fleury, d'Alternatiba.

« C'est assez préoccupant de voir que le mode de vie des riches n'est pas remis en cause. »

Pour leur défense, plusieurs compagnies se targuent de proposer des compensations carbone en finançant des projets de reforestation. Du « greenwashing », pour les associations environnementales. Notamment parce qu'il n'existe pas d'assurance.

L'OBS

fil info

société

politique

écologie

international

économie

opini



« Déclaration de Toulouse »

Au Sommet de l'aviation à Toulouse, début février, l'UE a réaffirmé sa volonté que le secteur aérien, qui contribue pour environ 3 % aux émissions mondiales, atteigne la neutralité carbone d'ici 2050. Les signataires de la « Déclaration de Toulouse », parmi lesquels 42 pays, des compagnies aériennes et des industriels, s'engagent à l'amélioration de la technologie des aéronefs, à soutenir l'innovation environnementale et climatique du secteur ou encore dans l'utilisation de carburants durables (qui représentent aujourd'hui 1 % de la consommation, selon l'Association du Transport aérien international). Des mesures jugées pas assez ambitieuses pour les ONG.

Dans son rapport, Transport & Environnement préconisait de n'autoriser en 2030 que les avions à hydrogène vert ou électrique pour les vols en jet privé de moins de 1 000 kilomètres en Europe. Pour Jo Dardenne, responsable des opérations aériennes au sein de l'ONG, l'aviation privée a les moyens de se décarboner. « *Les premiers avions à hydrogène pourront voler sur de petites distances avec peu de passagers à bord, ce qui couvrirait une grande partie des vols* », explique-t-elle. « *Il est donc d'autant plus important de taxer l'aviation privée pour la faire contribuer à la transition écologique du secteur.* » Les recettes perçues pourraient être investies dans la recherche, qui a un train de retard.

LIRE AUSSI

Oxfam et Greenpeace ont calculé l'empreinte carbone des milliardaires français. Et c'est colossal

Pierre Leflaive, responsable transports du Réseau Action Climat, qui fédère les associations impliquées dans la lutte contre le changement climatique, s'inquiète pour sa part des prévisions d'augmentation du trafic aérien d'ici 2030. « *Faut-il croire au pari technologique ? Ou réduire le trafic pour réduire les émissions carbone ? Je penche pour suivre nos certitudes : la diminution du trafic est un levier de sobriété.* »

Par Emilie Brouze