

Transport aérien : « Supprimer les vols intérieurs revient à exposer les territoires à des risques de délocalisation, à des suppressions d'emplois »

Thomas Juin

Président de l'Union des aéroports français (UAF)

Publié mercredi 14 avril 2021 à 18h00 Temps de Lecture 3 min. Article réservé aux abonnés

En réaction au projet de loi Climat et résilience, Thomas Juin, président de l'Union des aéroports français estime, dans une tribune au « Monde », qu'il faut inciter les compagnies aériennes à utiliser les avions les plus récents et à recourir aux carburants alternatifs durables.

Tribune. Comment réduire les effets néfastes du transport aérien ? Telle était la question posée aux membres de la convention citoyenne pour le climat. Les réponses ne se sont pas fait attendre : [interdire et taxer](#). Les représentants du secteur aérien sont en droit de se demander ce que l'on a bien pu raconter aux membres de cette convention pour voir traité de la sorte un secteur fort de plus de 320 000 salariés, aussi vital pour l'économie des territoires, la vie des entreprises et la mobilité des citoyens.

Le projet de loi [Climat et résilience](#) en cours d'examen au Parlement s'inscrit dans la même logique : le seul moyen de réduire les émissions du transport aérien, c'est d'arrêter de prendre l'avion. Cette logique de décroissance appliquée uniquement à la France est mortifère et déconnectée des réalités d'un transport aérien mondialisé. Tout concourt à ce que l'usage de l'avion se développe d'abord et surtout en Asie, en Afrique et en Amérique latine. En Europe, le trafic est plus mature, mais l'avion reste incontournable.

En France, [la suppression des vols intérieurs](#) repose sur l'idée que le train peut devenir un substitut à l'avion. Ceci est illusoire, car le report modal a déjà eu lieu à la mise en service des lignes à grande vitesse (LGV) principalement depuis et vers Paris, entraînant dès lors la fermeture des lignes aériennes sans besoin de légiférer.

Lire aussi : [« L'absorption des émissions de CO2 liées à l'industrie aérienne par une action volontaire de l'homme est possible »](#)

La croissance du trafic des vols domestiques s'est majoritairement effectuée sur les liaisons région-région, là où le train est incapable de proposer une réponse aux besoins de mobilité rapide et

efficace des Français (+ 70,8 % entre 2009 et 2019). Cette situation ne changera pas, à moins de quadriller le territoire français de nouvelles LGV, aussi inconcevables d'un point de vue écologique qu'intenables pour les finances publiques.

Régression de la mobilité

Supprimer les vols intérieurs revient à exposer les territoires à une régression de la mobilité des Français, à des risques de délocalisation d'entreprises, à des suppressions d'emplois. Et tout cela pour quoi ? Les lignes visées par le législateur représentent 0,04 % des émissions de CO₂ générées par les transports.

Article réservé à nos abonnés Lire aussi [L'avion, plaisir coupable de l'écolo voyageur](#)

De plus, dès 2022, les émissions des vols intérieurs seront entièrement compensées et, dans quelques années, les futurs avions, hybrides ou électriques, seront utilisés en premier lieu sur les lignes régionales. Alors, que faire pour concilier l'utilisation de l'avion avec la nécessité de réduire l'empreinte carbone du secteur ? Avant de parvenir à l'objectif ultime de l'avion zéro carbone, il faut rapidement prendre des dispositions pour réduire à plus court terme les émissions.

Les compagnies aériennes doivent être incitées à utiliser les avions les plus récents qui consomment 2 litres aux 100 km par passager, soit de 15 % à 20 % de moins que la génération précédente. Pour encourager au renouvellement des appareils, les exploitants d'aéroport se préparent déjà pour certains à moduler leurs redevances.

Article réservé à nos abonnés Lire aussi [« Voyager en avion, c'est aujourd'hui prendre le risque d'être labellisé comme "pollueur" »](#)

L'Etat doit aller plus loin en adaptant la fiscalité qui pèse sur le transport aérien. Il ne s'agit pas d'instaurer des taxes supplémentaires qui réduiraient encore la capacité financière des compagnies à renouveler leurs flottes mais bien de mettre en place des mécanismes fiscaux incitatifs profitant aux compagnies les plus vertueuses. Cette mesure aurait un impact sur tous les vols au départ des aéroports français, y compris les vols internationaux, les plus générateurs de CO₂.

Filière d'excellence

Il faut surtout œuvrer à une utilisation massive des carburants alternatifs durables. C'est le plus grand défi à venir pour le secteur aérien. L'utilisation de ces carburants permet de réduire de près de 80 % les émissions de CO₂. Techniquement, c'est possible mais il manque une filière de production capable de fournir en quantité suffisante ces carburants, à des prix compétitifs.

Il est indispensable pour stimuler la production que les pouvoirs publics imposent progressivement des seuils d'incorporation de ces carburants dans les réservoirs et se donnent les moyens financiers d'accompagner la filière pour réduire les coûts d'utilisation. La France est trop timorée en ne prévoyant que des seuils d'incorporation de 2 % en 2025 et de 5 % en 2030. Elle doit être plus ambitieuse et pousser à l'instauration de seuils européens à deux chiffres, plus proches des objectifs posés par les pays du nord de l'Europe.

Lire la tribune : [Aéronautique : « La transition écologique impose une profonde transformation de notre industrie »](#)

La campagne présidentielle va bientôt s'ouvrir en France, Il est temps que les pouvoirs publics tiennent un discours de vérité sur le transport aérien : l'usage de l'avion continuera à se développer en France comme partout dans le monde. La France compte parmi les leaders mondiaux en matière d'industrie aéronautique.

Face aux enjeux climatiques, il est nécessaire de s'appuyer sur cette filière d'excellence pour réduire par l'innovation les émissions du transport aérien à l'échelle de la planète. La nécessaire transition écologique du transport aérien est aussi une opportunité pour le pays en termes industriels et technologiques, en termes d'emplois et de richesses.