

« Jets privés » - Éléments de contexte

Que recouvre schématiquement le vocable « jets privés » ?

Le vocable de « jets privés », qui désigne la plupart du temps des avions de moins de 20 sièges, peut recouvrir des activités très différentes. A ce titre, il peut notamment inclure les activités suivantes :

- **Les vols privés** : il s'agit schématiquement de propriétaires privés d'avions du type jet ou turbopropulseurs les utilisant **tant à des fins professionnelles que personnelles**. Environ 30% des vols en France relèvent en 2021 de ce régime de vol.
- **Les vols commerciaux** : il s'agit de vols à la demande commercialisés par les sociétés d'aviation d'affaires au bénéfice de passagers achetant une prestation de transport (chefs d'entreprise, professionnels comme particuliers). Environ 50% des vols en France relèvent en 2021 de cette catégorie et sont très essentiellement des vols réalisés pour des motifs professionnels.
- **Les vols « sanitaires »** (sous-catégorie des vols commerciaux) : il s'agit de vols destinés à transporter des personnes nécessitant des soins et devant être acheminés rapidement entre deux villes et pour lesquels le transport aérien apparaît le mieux adapté, ou encore du transport d'organes. Environ 8% des vols en France relèvent en 2021 de cette catégorie.
- **Les vols d'Etat** : il s'agit des vols effectués par des avions d'Etat (gouvernement et militaire). Environ 10% des vols en France relèvent en 2021 de cette catégorie.

Qu'est-ce que « l'aviation d'affaires » ?

L'aviation d'affaires est une solution de transport spécialisée qui permet aux gens de se rencontrer en personne tout en minimisant les contraintes de temps. Elle s'adresse principalement aux dirigeants, cadres ou techniciens d'entreprises confrontés à des impératifs de temps ou d'accessibilité (trois fois plus de destinations en Europe que les compagnies aériennes régulières). Ce faisant, l'aviation d'affaires relie de nombreuses petites communes européennes et des aéroports locaux, améliorant ainsi la connectivité à travers l'Europe.

L'aviation d'affaires répond également à des besoins publics spécifiques comme les services d'incendie et de secours ou les évacuations sanitaires.

Quelles sont les principales caractéristiques du marché français ?

La France est le premier marché en Europe et représente 18% des mouvements européens (définition OACI de la zone Europe) de « jets privés ». La France représente 2,5% de ces vols dans le monde (70% pour les Etats-Unis à titre de comparaison).

L'aviation caractérisée comme de « jets privés » représentait en 2019 - avant la crise du COVID - 8 % du trafic aérien français en nombre de mouvements. Au total, environ 243 00 mouvements annuels d'avions relevant des catégories identifiées ci-dessus ont été comptabilisés en 2021 de et vers la France par l'organisme Eurocontrol. 4% de ces vols ont eu lieu vers des destinations extra-communautaires, 46% sont des vols internationaux au sein de l'Union européenne et 50% des vols intérieurs.

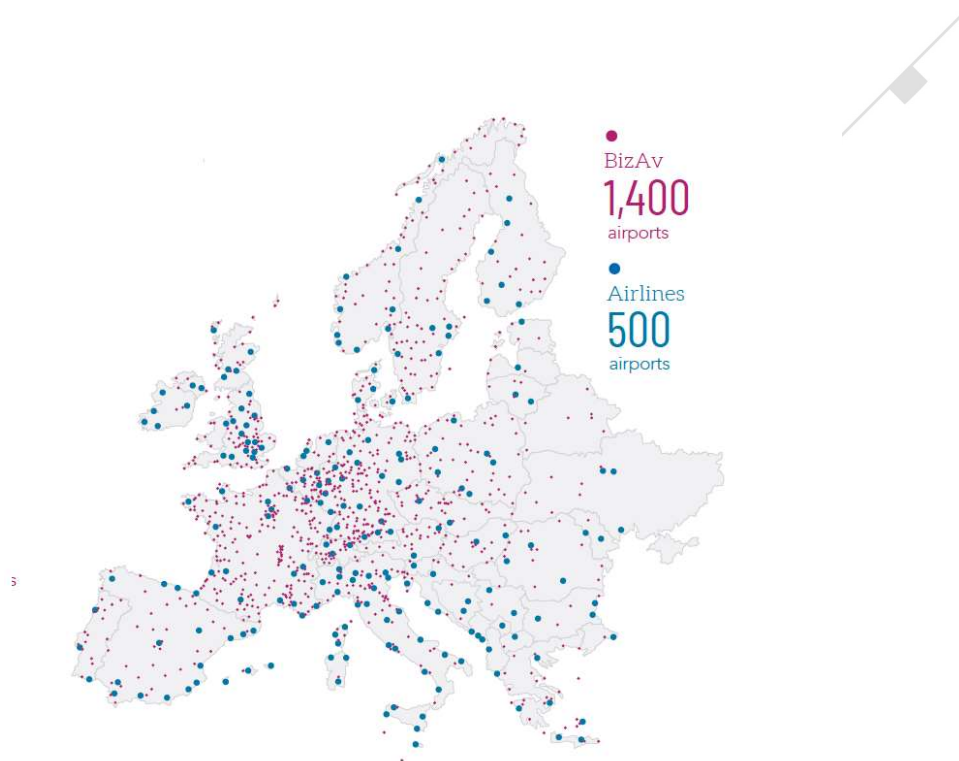
Le réseau est caractérisé par une très grande dispersion. L'aviation d'affaires relie au niveau européen 1 400 aéroports européens, dont 900 ne sont reliés que par des opérateurs d'aviation d'affaires. Ces mouvements d'avions sont enfin répartis sur 261 terrains en France. A titre d'illustration, la route la plus importante de et vers la France est celle reliant Paris à Genève qui ne représente qu'environ 1,3% des mouvements français.

La flexibilité de l'aviation d'affaires permet de proposer à la clientèle des vols à des horaires optimisés et adaptés entre des villes habituellement peu ou mal desservies entre elles. Il s'agit donc d'une offre « sur mesure » par opposition avec l'offre plus standardisée proposée par les compagnies aériennes ou ferroviaires.

Les principaux aéroports français en nombre de mouvements en 2021 sont les suivants :

- Aéroport de Paris Le Bourget : 48 600 mouvements
- Aéroport de Nice Côte d'Azur : 36 200 mouvements
- Aéroport de Cannes : 12 800 mouvements
- Aéroport de Bordeaux : 8 300 mouvements
- Aéroport de Lyon-Bron : 7 200 mouvements

Enfin, près de 350 avions sont immatriculés en France et près de 500 sont basés sur le territoire.



Quelle est la contribution économique estimée de l'aviation d'affaires ?

L'aviation d'affaires emploie de manière directe et indirecte un peu plus de 100 000 personnes en France. Sa contribution économique est estimée à 32 milliards d'euros¹.

Quelle est la contribution estimée de l'aviation d'affaires aux émissions de CO2 ?

La contribution estimée de l'aviation d'affaires aux émissions de CO2 est estimée à 2% de celle de l'aviation. Elle est donc de l'ordre de 0.04% des émissions de CO2 à l'échelle globale.

¹ Chiffres European Business Aviation Association (EBAA)

L'efficacité énergétique des avions s'est ainsi améliorée de 40 % au cours des 40 dernières années.

Quelles sont les mesures applicables aux émissions de CO2 de l'aviation d'affaires ?

S'agissant des vols privés, le kérosène mis à bord en France est taxé et soumis au régime applicable de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE).

S'agissant des vols commerciaux, ceux-ci sont soumis aux mêmes dispositions que l'aviation commerciale de ligne. Ces vols sont ainsi :

- Inclus au niveau européen dans le cadre du schéma européen d'échange de permis d'émissions (ETS européen) ;
- Inclus au niveau international dans le mécanisme mondial OACI dit CORSIA visant à compenser les émissions au-delà de leur niveau atteint en 2019 ;
- Soumis – pour les vols intérieurs métropolitains – à l'obligation de compensation des émissions ;
- Intégrés dans la proposition de la Commission européenne visant à introduire une taxation du kérosène dans le cadre du paquet Fitfor55

Pour mémoire, les vols d'Etat sont pour leur part exonérés de l'ensemble des dispositifs applicables aux vols privés comme commerciaux.

Quelles perspectives pour la transition écologique de l'aviation d'affaires ?

Le secteur du transport aérien mondial s'est collectivement engagé à atteindre la zéro émission nette de carbone en 2050 en s'appuyant sur les leviers de réduction suivants :

- Le développement des carburants aéronautiques durables ;
- L'amélioration de la performance environnementale des avions, avec un effort inédit de recherche et d'innovation portant simultanément sur les appareils, les sources d'énergie employées (hydrogène) et les opérations, dans une logique de rupture technologique ;
- Des investissements significatifs dans le renouvellement des flottes ;
- Des procédures opérationnelles conduisant à réduire la consommation de carburant (optimisation des trajectoires par exemple) ;
- L'optimisation des infrastructures et de la chaîne de traitement de l'avion au sol.

Les « jets privés » devraient bénéficier en premier, compte tenu de leurs caractéristiques techniques de poids et de taille plus réduits, des efforts entrepris en matière de recherche et la technologie pour développer et mettre en ligne des avions plus respectueux de l'environnement (électricité, hydrogène). Cet effort est soutenu par l'Etat français grâce au conseil pour la recherche aéronautique civile (CORAC) et par la Commission Européenne au travers des programmes Clean Sky et Clean Aviation.

Par ailleurs, la solution immédiatement accessible pour l'aviation d'affaires comme l'aviation de ligne est celle **des carburants aéronautiques durables (CAD)** permettant de réduire de près de 80% les émissions de CO2 par rapport aux carburants fossiles. Ces carburants ont la caractéristique d'être significativement plus coûteux que les carburants fossiles (de 3x à 6x le prix). La clientèle de l'aviation d'affaires étant moins sensible au prix, cette solution semble s'imposer comme la plus évidente et efficace pour permettre une transition écologique rapide de l'aviation d'affaires.

Il convient toutefois pour cela que la France soit précurseur dans le développement de ces filières de carburants durables et se doter très rapidement d'une trajectoire de déploiement.