

Décarbonons l'aérien au lieu de l'entraver

Par Pascal de Izaguirre, Guillaume Faury et Thomas Juin*

LE SECTEUR AÉRIEN a récemment publié sa feuille de route de transition écologique. Les objectifs de décarbonation seront atteints en particulier par le renouvellement des flottes avec des avions plus sobres en carburant, l'optimisation des opérations aériennes au sol et en vol, l'incorporation massive de carburants d'aviation durables (CAD) et l'introduction de nouvelles technologies dont, potentiellement, les premiers aéronefs à hydrogène. Ce plan doit permettre d'éliminer 80 à 90 % des émissions directes de CO₂ du transport aérien français à l'horizon 2050.

Ce secteur hyperconcurrentiel a toujours su faire preuve d'innovation et se relever de nombreuses crises. Cette faculté d'adaptation a permis la démocratisation régulière du transport aérien, emprunté désormais régulièrement par un Français sur trois grâce à une baisse continue du prix des billets, et ce tout en continuant de contribuer positivement au budget de l'État.

Mais la transition écologique du secteur aérien sera très coûteuse. Plusieurs milliards d'euros par an sont nécessaires à cette décarbonation, qui peut avoir un impact déterminant à l'échelle mondiale du fait de la place occupée par l'aéronautique française.

Nous y sommes prêts et comptons essentiellement sur les capacités de financement du secteur pour y parvenir.

Nous ne pouvons cependant qu'être inquiets quand nous entendons certaines voix, dont celle du président de la SNCF, réclamer une taxation de l'aérien pour financer davantage le train, et constatons que le gouvernement y fait écho.

Il n'y a ni évidence ni logique dans cette affirmation. La taxation

du transport aérien au profit de la SNCF ne fera en rien avancer la lutte contre le changement climatique.

Les modes de transport aérien, ferroviaire, routier et maritime sont largement complémentaires et répondent à des attentes et des besoins de mobilité différents. Il n'existe pas d'alternative efficace à l'avion pour les déplacements long-courriers et même pour les déplacements interrégionaux. Tous les modes de transport (ferroviaire inclus) doivent se décarboner. Une politique équilibrée des transports devrait consister à leur en donner les moyens tout en considérant leur capacité propre à atteindre cet objectif. La liberté d'aller et venir constitue un droit fondamental qui doit s'exercer de manière raisonnée. Elle n'en doit pas moins être préservée pour tous les modes, y compris le transport aérien.

Malheureusement, la logique inspirée par son concurrent ferroviaire apparaît tout autre. Le coût de la SNCF pour le budget de l'État est largement documenté, à plus de 15 milliards d'euros par an, et la concurrence reste embryonnaire dans ce secteur. Celui-ci est déjà extrêmement subventionné : 80 % de ses infrastructures sont financées par l'État. À l'inverse, l'aéronautique finance la quasi-totalité de ses infrastructures et paye déjà de nombreuses taxes. Les alourdir encore pour financer le train ne serait pas sans conséquence.

Une telle politique conduira inévitablement à freiner la décarbonation

engagée du transport aérien ; accentuer le retard par rapport aux États-Unis ; fragiliser un secteur industriel et de services qui – construction aéronautique incluse – contribue pour 4,3 % au PIB national ; revenir sur les bénéfices de l'accès au transport aérien du plus grand nombre ; diminuer le pouvoir d'achat des Français ; pénaliser le développement du tourisme dans notre pays (7,5 % du PIB) ; renchérir encore le coût de la continuité territoriale avec les collectivités d'outre-mer.

Inutile d'ajouter que cela ne ferait qu'encourager à l'immobilisme dans

l'organisation et la gestion du secteur ferroviaire, dont nombre de Français se plaignent au quotidien.

Cette politique manque enfin singulièrement d'anticipation. À quoi bon privilégier, sans discernement et à grands frais, le train dans un monde où l'auto-

mobile sera électrique et l'avion propulsé par des carburants non fossiles ? L'aviation a la capacité de réduire fortement ses émissions de CO₂. Elle offre un mode de transport rapide, sûr, flexible et beaucoup moins coûteux pour la collectivité que le train. Priorité doit être donnée à encourager son développement durable et sa décarbonation, plutôt qu'à les freiner. ●

* Respectivement président de la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (Fnam), président du Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (Gifas) et président de l'Union des aéroports français (UAF).

« La taxation du secteur au profit du train ne fera pas avancer la cause climatique »