

Lettre ouverte

# Stop aux jets privés et aux vols fréquents – un luxe destructeur

Le 2 octobre 2023

A l'attention de :

Adina Vălean, Commissaire européenne aux transports.  
Ministres nationaux des transports de l'UE, du Royaume-Uni, de la Suisse.

**1 % de la population mondiale est responsable à elle seule de la moitié des émissions de l'aviation<sup>1</sup>.**

**Par cette lettre ouverte, nous vous demandons de prendre des mesures fortes pour remédier à ce scandale social et environnemental : interdire les jets privés, interdire les programmes de fidélisation et au contraire taxer l'usage intensif de l'avion.**

Le chaos climatique est là. Des inondations en Italie, en Corée du Sud et au Pakistan, aux incendies de forêt en Grèce, aux États-Unis et en Australie, les symptômes d'une planète gravement malade s'avèrent mortels pour la vie sur Terre et vont continuer à s'intensifier sans une action politique urgente. L'Europe a un rôle disproportionné dans les émissions historiques à l'origine de la crise climatique, il est de notre responsabilité d'agir.

Il n'y a que peu de gens qui prennent l'avion et pourtant le transport aérien est responsable d'énormes quantités d'émissions de gaz à effet de serre. Pour la seule année 2018, la meilleure estimation de la contribution globale de l'aviation au réchauffement climatique est de 5,9 %. Elle est énorme eu égard à la courte histoire de l'aviation commerciale : plus que celle de l'ensemble des émissions du continent africain<sup>23</sup>.

Ces ravages sont le fait d'une petite élite riche et hypermobile, incitée à se payer le luxe de voyages très fréquents par des programmes grands voyageurs, et dont certains dépensent des fortunes dans des jets privés luxueux super-polluants. Des décisions politiques doivent être prises pour mettre fin à ces excès.

**Nous demandons :**

## **1) L'interdiction des jets privés**

Alors que beaucoup d'entre nous se débattent avec l'augmentation du coût de la vie, les ventes de jets privés atteindront probablement un niveau record cette année<sup>4</sup>. Les jets privés

---

<sup>1</sup> Goessling, S & Humpe, A (2020): [bit.ly/Goessling-Global-Aviation](https://bit.ly/Goessling-Global-Aviation)

<sup>2</sup> Lee, D S et al. (2021): [bit.ly/Aviation-climate-forcing](https://bit.ly/Aviation-climate-forcing)

<sup>3</sup> Our world in data (2019): [bit.ly/3OaShPd](https://bit.ly/3OaShPd)

<sup>4</sup> Possible (2023): [bit.ly/Possible-HighFlyers2023](https://bit.ly/Possible-HighFlyers2023)

sont emblématiques de l'injustice du transport aérien. Celui-ci ne profite qu'à un petit nombre d'individus privilégiés, alors que les coûts sociaux, économiques et environnementaux sont payés par la majorité.

Le tollé suscité par ce scandale s'est intensifié, avec un nombre croissant de protestations, de pétitions, d'études et d'articles de presse montrant que l'interdiction des jets privés et la taxation de l'usage intensif de l'avion sont des mesures de plus en plus populaires. Des parlementaires français ont proposé d'interdire les vols en jets privés en avril dernier, et l'aéroport Schiphol d'Amsterdam a pris une décision en ce sens cette année.

Les jets privés sont jusqu'à 30 fois plus polluants par passager que les vols réguliers, qui sont eux-mêmes plusieurs dizaines de fois plus polluants qu'un trajet en train<sup>5</sup>. Malgré cet impact dévastateur, le fait que les jets privés ne soient ni taxés ni réglementés a provoqué un boom de cette industrie, la flotte mondiale de jets privés ayant plus que doublé au cours des deux dernières décennies<sup>6</sup>.

Sur le plan politique, il est possible d'interdire les jets privés. Par exemple, les gouvernements nationaux pourraient les interdire de vol par le biais de la réglementation des services aériens. À défaut, les autorités locales, régionales ou nationales de l'UE pourraient invoquer le règlement 598/2014 sur les restrictions d'exploitation liées au bruit dans les grands aéroports.

## **2) L'interdiction des programmes de fidélisation**

En dépit des tentatives des spécialistes du marketing aérien de brouiller les pistes, les chiffres sont clairs : malgré l'essor de l'aviation à bas prix, il existe d'importantes disparités et inégalités en matière d'aéromobilité entre les nations et à l'intérieur de celles-ci, en fonction de la classe sociale, de l'origine ethnique et du genre. Au niveau mondial, 80 % de la population mondiale n'a jamais mis les pieds dans un avion<sup>7</sup>. Malgré la baisse des prix relatifs, les enquêtes indiquent que même les vols à bas prix sont surtout empruntés par les classes sociales les plus privilégiées<sup>8</sup>.

Les programmes de fidélisation "grands voyageurs" sont l'un des moteurs de cette injustice, qui a entraîné une contribution désastreuse du secteur aérien au réchauffement de la planète. Ils encouragent et récompensent tous les excès, alimentant ainsi la croissance dévastatrice du trafic, à tel point qu'ils ont été qualifiés par un premier vice-président du marketing d'American Airlines de "programme de marketing le plus réussi de l'industrie".

L'interdiction des programmes de fidélisation pourrait se dérouler en deux étapes : interdiction immédiate de toute nouvelle attribution de miles et de points, puis arrêt graduel de la possibilité d'utiliser les miles déjà gagnés. Il existe des précédents à cette politique de

---

<sup>5</sup>

[https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/05/202209\\_private\\_jets\\_FINAL\\_with\\_addendum.pdf](https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/05/202209_private_jets_FINAL_with_addendum.pdf)  
<https://stay-grounded.org/get-information/#impact>

<sup>6</sup> Possible (2023): [bit.ly/Possible-HighFlyers2023](https://bit.ly/Possible-HighFlyers2023)

<sup>7</sup> CNBC (2017): [cnb.cx/3Pm6Xvl](https://www.cnb.cx/3Pm6Xvl)

<sup>8</sup> UK Civil Aviation Authority (2016): <https://bit.ly/CAA-PassengerSurveyReport>

bon sens au Danemark et en Norvège, où les programmes de fidélisation nationaux ont déjà été interdits.<sup>9,10</sup>

### **3) La taxation de l'usage intensif de l'avion**

Alors que les programmes de fidélisation encouragent le luxe de prendre souvent l'avion, luxe insupportable pour la planète, une taxe sur l'usage intensif de l'avion offre une politique efficace pour inverser la tendance.

Cette politique peut être mise en œuvre de deux manières différentes. L'option la plus simple consiste à appliquer une taxe dont le taux augmente à chaque billet acheté sur une période d'un an. L'autre option prendrait en compte les kilomètres parcourus lors de chaque vol, en faisant en sorte que plus une personne parcourt de kilomètres, plus le taux de la taxe est élevé. Le taux serait également plus élevé pour les billets des classes premium, non seulement pour des raisons de justice sociale, mais aussi parce que les sièges de première classe causent jusqu'à sept fois plus d'émissions que la classe économique<sup>11</sup>.

La taxation progressive des biens de consommations nuisibles à l'environnement est une pratique de plus en plus courante. Les recherches de l'Agence européenne pour l'environnement démontrent clairement que les politiques telles que la taxation des voitures à forte intensité d'émissions ont entraîné "une baisse constante des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves".<sup>12</sup> L'application de ce principe au trafic aérien relève du bon sens politique, puisqu'une enquête sur les attitudes du public à l'égard d'une taxation de l'usage intensif de l'avion au Royaume-Uni a montré qu'une telle taxe était perçue comme plus équitable et préférable à toutes les autres mesures de réduction du trafic aérien<sup>13</sup>.

L'un des principaux avantages d'une taxe est qu'elle permet de lever des fonds auprès d'un secteur scandaleusement sous-imposé. Cet argent peut être utilisé, par exemple, pour rendre la mobilité respectueuse du climat accessible à tous, pour générer des fonds pour les régions qui souffriraient d'une baisse du tourisme, ou pour financer le fonds Pertes et dommages institué par la COP27 (conférence des Nations unies sur le changement climatique) en 2022.

Les décideurs politiques font face à un choix. Continuer comme si de rien n'était en incitant les riches et super riches à détruire notre climat, ou bien prendre des mesures en faveur d'une planète sûre et vivable et d'une société plus égalitaire. Nous les exhortons à faire preuve de bon sens.

---

<sup>9</sup> European Competition Authority (2005): [bit.ly/ECA-FFP](https://bit.ly/ECA-FFP)

<sup>10</sup> Storm, S (1999): [bit.ly/Storm-FFPScandinavia](https://bit.ly/Storm-FFPScandinavia)

<sup>11</sup> Carmichael, D (2019): [bit.ly/Carmichael-NetZero](https://bit.ly/Carmichael-NetZero)

<sup>12</sup> European Environment Agency (2019): [bit.ly/EEA-TaxBreaks](https://bit.ly/EEA-TaxBreaks)

<sup>13</sup> 10:10 Climate Action (2019): [bit.ly/1010-PublicAttitudes](https://bit.ly/1010-PublicAttitudes)