

ÉNERGIE

JET PRIVÉ ET FRET AÉRIEN : COMMENT L'AVIATION SURVOLE LA CRISE

Sans surprise, le Coronavirus et ses multiples vagues plombent le secteur de l'aviation commerciale. Dans ce contexte, les plus fortunés se tournent massivement vers l'aviation privée pour continuer à se déplacer et le secteur affiche une hausse inédite. Parallèlement, face à la désorganisation du transport maritime, de plus en plus de groupes choisissent d'acheminer leurs biens par les airs.



Les vols en jet privé connaissent une croissance inédite
ValiGreceanu sur Pixabay

Deux mondes parallèles. D'un côté, des rapports alarmants sur l'urgence climatique [et des citoyens qui en prennent la mesure](#) et d'un autre côté, des gens fortunés qui choisissent de continuer à voyager en avion pour leurs loisirs quoi qu'il en coûte. À rebours des préconisations des derniers rapports scientifiques, les plus aisés se sont rués vers les jets privés pour se déplacer cette année. Le trafic de l'aviation d'affaires a ainsi progressé de 40% sur un an aux États-Unis et de 20% en Europe, avec plus de 4 millions de trajets en jet privé, selon WingX.

Autre signe de l'excellente santé du secteur : l'un des leaders du marché, VistaJet, a réalisé les meilleurs résultats de son histoire au troisième trimestre 2021 avec 9 000 heures de vol de plus qu'à la même période en 2019. La demande flambe au point que le groupe a passé d'importantes commandes pour se doter de nouveaux appareils mais les constructeurs sont submergés. "Je suis dans l'aviation privée depuis 20 ans et je n'ai jamais vu une telle disparité entre l'offre et la demande", a déclaré Ian Moore, responsable commercial du groupe à la presse anglo-saxonne. Ainsi, les cinq principaux constructeurs, dont le français Dassault, affiche un carnet de

commandes rempli. Même les ventes d'appareils d'occasion connaissent un succès sans précédent avec une hausse de 50% par rapport à 2020.

"Un vol en jet privé est dix fois plus polluant qu'en avion de ligne"

Les plus aisés privilégient ce moyen de transport pour des raisons sanitaires - la moyenne d'âge des clients de jets privés dépassant 60 ans. La promiscuité est en effet plus faible sur ces petits appareils avec des points de contrôle moins nombreux et moins fréquentés. Sans surprise, cette hausse s'explique aussi par l'arrêt de certains vols de ligne, interrompus par la pandémie avec un trafic de l'aviation commerciale divisé par deux par rapport à 2019. Résultat : *"aujourd'hui, un vol sur dix est un vol en jet privé"*, souligne Matteo Mirolo, responsable de l'aviation durable pour l'ONG Transport et Environnement.

Dans ce contexte, près d'un tiers des demandes provient de clients qui n'avaient jamais effectué de trajet en jet privé auparavant et ils le font avant tout pour leurs loisirs puisque 65% des vols privés le sont pour des raisons touristiques. Le risque est que ces nouveaux adeptes conservent ces habitudes préjudiciables à l'environnement où *"un vol en jet privé est dix fois plus polluant qu'en avion de ligne"*, calcule Matteo Mirolo de Transport et Environnement. *"Cette ruée sur les business jets est aux antipodes de ce qu'il faudrait faire pour diminuer collectivement nos émissions de CO2 !"*, abonde Grégoire Carpentier, membre du Shift project. *"L'augmentation de 50% d'un usage carboné dans une société qui doit réduire ces émissions de 5% par an pour respecter l'objectif de l'accord de Paris est incontestablement inquiétante"*, ajoute-t-il.

"Le fret aérien a le vent en poupe"

Parallèlement, *"le fret aérien a le vent en poupe, ce secteur est très rentable depuis la crise"*, souligne Matteo Mirolo de Transport et Environnement. En effet, selon [l'IATA](#), le volume de fret transporté devrait dépasser de 8% celui d'avant la crise sanitaire. Et l'indicateur de rentabilité clé du secteur, le prix de la tonne transportée au kilomètre, devrait augmenter de 15%. Avant la crise, les soutes des avions de passagers étaient remplies de marchandises et cela représentait 15% des recettes des compagnies. Avec la chute de l'aviation commerciale, certaines compagnies se sont recentrées sur des vols cargo qui ont représenté *"environ un tiers des chiffres d'affaires totaux des compagnies aériennes"*, indique Brendan Sullivan, responsable du secteur du fret à l'IATA. Et la demande des entreprises dépasse l'offre. Entre la désorganisation du transport maritime et l'augmentation des prix, la pression sur le fret aérien s'est encore renforcée.

Même si le bilan des émissions du secteur aérien reste (encore) en-deça de celui qui prévalait avant la pandémie - les booms de l'aviation d'affaire et du fret ne compensent pas la baisse de l'aviation commerciale - il devient urgent de décarboner le secteur. Grégoire Carpentier plaide pour la mise en place d'une réglementation incitative, *"par exemple en encourageant l'électrification du parc"*. L'ingénieur et cofondateur du collectif Supaéro Décarbo défend ainsi la mise en place d'un *"budget carbone et une trajectoire de réduction des émissions de l'aviation internationale et la nomination d'une instance chargée de leur pilotage"*. Une solution qui concernerait ainsi l'ensemble du secteur.

Mathilde Golla [@Mathgolla](#)