



Publié sur *Le Cercle Les Echos* (<http://lecercle.lesechos.fr>)

Permis de polluer accordé aux compagnies aériennes : tout ça pour rien !

(par Marc Ivaldi) - Les coûts en carburant sont critiques pour l'activité de l'industrie du transport aérien car non seulement ils représentent entre 12 et 14% des coûts opérationnels des compagnies aériennes mais ils sont volatiles.

D'une part, l'industrie a connu des hausses spectaculaires puisque les prix ont plus que triplés depuis 2002, en suivant l'évolution des prix spot. D'autre part, les préoccupations croissantes sur les conséquences du réchauffement climatique ont conduit à soulever la question de l'impact des émissions de gaz à effets de serre produites par l'activité aérienne. Ainsi, en 2012, l'Union Européenne oblige les compagnies aériennes à échanger des droits de pollution afin de rester en deçà de leur niveau autorisé d'émissions. Cette politique se traduit évidemment par des dépenses additionnelles qui accroissent les coûts en énergie.

Dans quelle mesure le trafic aérien peut-il être affecté par ces changements ? C'est une question cruciale puisque ces changements en modifiant les coûts énergétiques des compagnies aériennes et donc leur niveau d'activité peuvent affecter les décisions de choix de capacité du contrôle aérien ou d'investissement des aéroports. Ils peuvent aussi impacter la structure et la situation concurrentielle de l'industrie du transport aérien. Apparemment ils pourraient avoir des effets collatéraux en termes d'échanges commerciaux puisque la Chine aurait menacé de geler ses commandes d'Airbus.

Ces questions ont motivé un travail de recherche mené à Toulouse School of Economics. L'originalité de la méthode tient dans l'utilisation d'un modèle qui représente l'industrie du transport aérien sous la forme d'un oligopole d'entreprises produisant des services de transport différenciés horizontalement et verticalement et se concurrençant par les prix. Le modèle permet de s'éloigner des hypothèses réductrices et homogènes des approches macroéconomiques pour mieux appréhender les stratégies des acteurs. Il permet à la fois de mesurer les impacts en termes de concurrence mais aussi d'évaluer les gains et coûts en termes de bien-être pour les utilisateurs finaux des transports aériens, c'est-à-dire vous et moi.

Brièvement résumé, les principaux résultats de ces travaux de recherche montrent d'une part, que l'industrie du transport aérien en Europe est hautement compétitive, même si les marges de profit ne sont pas négligeables, et d'autre part, que le « passthrough rate » est élevé dans cette industrie, c'est-à-dire que toute hausse des coûts se traduit en grande partie par des hausses de prix. Du coup une hausse de 50% du kérosène signifie 10% de hausses sur les prix des billets d'avion. Certes, parce que les données économiques dont les chercheurs en économie peuvent disposer en Europe sur l'industrie du transport aérien sont insatisfaisantes par rapport aux capacités d'analyse économétrique dont nous disposons, ces résultats ne sont pas aussi précis que nous le souhaiterions. Mais, par recoupement avec d'autres sources, ils indiquent une direction qui est réaliste.

En termes d'émissions de CO₂, l'analyse montre que le système des droits de pollution peut être effectif : Pour un permis à 20 \$ la tonne, les émissions du transport aérien seraient réduites de 9%, ce qui est significatif. A ce prix du permis, les profits des compagnies aériennes européennes subiraient une baisse de 3,4%, ce qui n'est pas dramatique pour leur santé économique et pour le degré de concurrence en Europe. Toutefois, comme les compagnies aériennes ne produisent que 2,5% des émissions de CO₂ de l'Europe, la politique des permis n'aurait au final qu'un effet négligeable, soit en masse 12 millions de tonnes. Disons l'équivalent de 2% des émissions de CO₂ du parc automobile européen !

Certes il vaut mieux s'attaquer à la question de la pollution atmosphérique par un bout de que de ne rien faire. Mais, au vue de ces résultats et de ces chiffres, il est légitime de se demander si le jeu en vaut ce bout de la chandelle. Et si d'aventure, en ayant sous-estimé les effets collatéraux que cette politique de droits d'émission pourrait avoir, on en venait à faire machine arrière, on mettrait de nouveau du plomb dans l'aile des politiques de taxation de la pollution pour pas grand-chose. Une fois encore, la question de la définition et de l'évaluation des politiques publiques est au cœur du débat.

Marc Ivaldi

URL source: <http://lecercle.lesechos.fr/economie-societe/energies-environnement/environnement/221145302/permis-polluer-accorde-aux-compagnie>