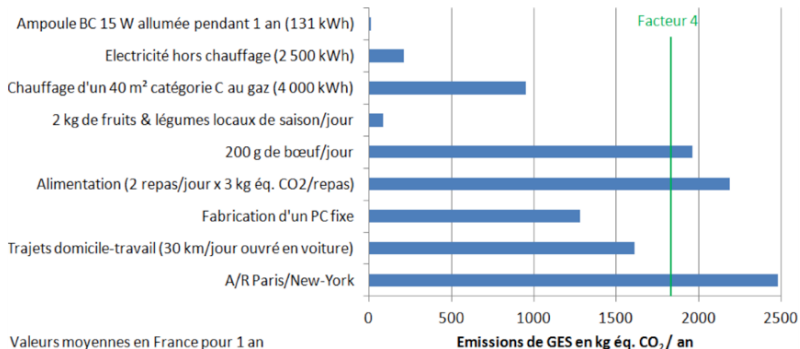


(Brève) réflexion sur le tourisme et l'aviation low cost.

Pierre Monmarché

Causerie d'Avenir Climatique - 9 décembre 2017

UN CONSTAT PESSIMISTE




Utilisez l'outil **MicMac** développé avec amour pour connaître VOTRE empreinte carbone personnelle !

avenirclimatique.org/micmac

- 1 L'inexorable expansion
- 2 Impacts économiques et écologiques
- 3 Le kérosène
- 4 Une question systémique

1 L'inexorable expansion

2 Impacts économiques et écologiques

3 Le kérosène

4 Une question systémique

Histoire (laconique) du tourisme

Principe général :

Transports + Moyens (temps + argents) → Tourisme.

Histoire (laconique) du tourisme

Principe général :

Transports + Moyens (temps + argents) → Tourisme.

- 19^{ième} : chemin de fer (boom 1840) + bourgeoisie industrielle (tourist 1800, touriste 1803, thermalisme)



Histoire (laconique) du tourisme

Principe général :

Transports + Moyens (temps + argents) → Tourisme.

- 19^{ième} : chemin de fer (boom 1840) + bourgeoisie industrielle (tourist 1800, touriste 1803, thermalisme)
- après 14-18 : démocratisation (automobile + congés payés en France 1936)



Histoire (laconique) du tourisme

Principe général :

Transports + Moyens (temps + argents) → Tourisme.

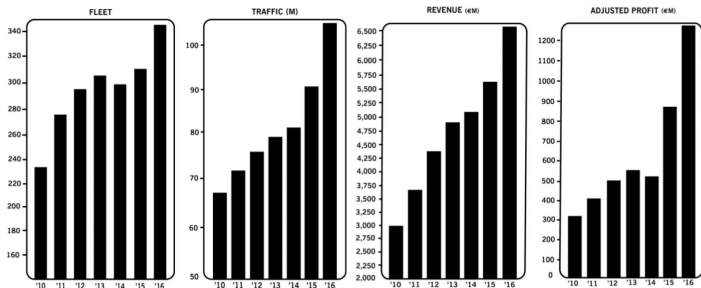
- 19^{ième} : chemin de fer (boom 1840) + bourgeoisie industrielle (tourist 1800, touriste 1803, thermalisme)
- après 14-18 : démocratisation (automobile + congés payés en France 1936)
- depuis 80' : mondialisation (+low cost : Ryanair 84, Easy Jet 95)



Tendance actuelle

De 2015 à 2016, Ryanair :

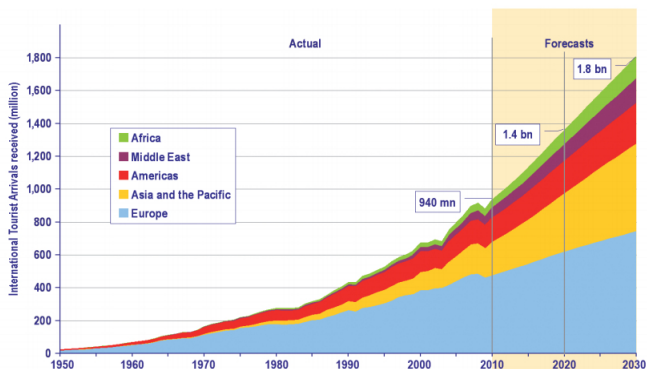
- +18% de passagers (106,4 millions)
- + 100 lignes
- +11% d'appareils (341)
- +41% profit après taxe



Source : Ryan Air rapport 2016 <http://corporate.ryanair.com>

Prévisions

UNWTO Tourism Towards 2030: Actual trend and forecast 1950-2030



25 millions en 1950, 1 milliard en 2011.

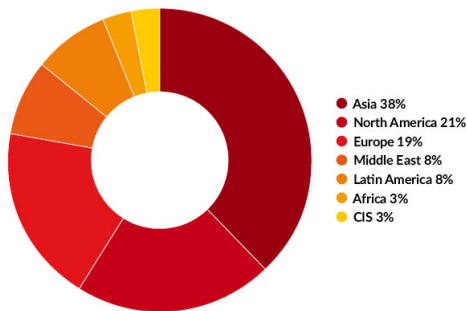
Prévisions

(source : fund strategy 2016)

Boeing and Airbus predict Asia will see the strongest growth, driven by rising GDP and an affluent middle class. Boeing expects the fleet in China to surge to more than 7,000 by 2034, from a capacity of 2,570 in 2014.

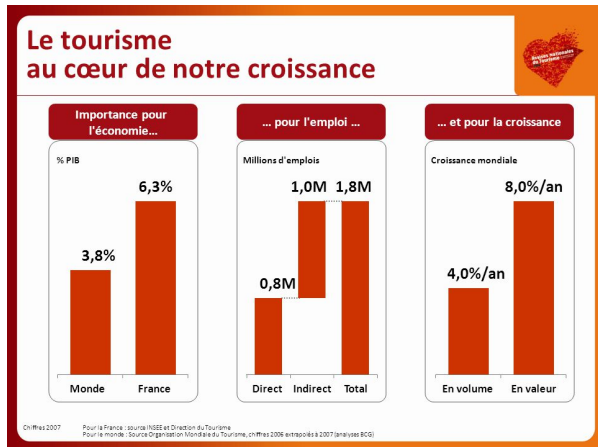
(soit +5% par an pendant 20 ans)

Expected new airplanes deliveries to 2034



Source: Boeing

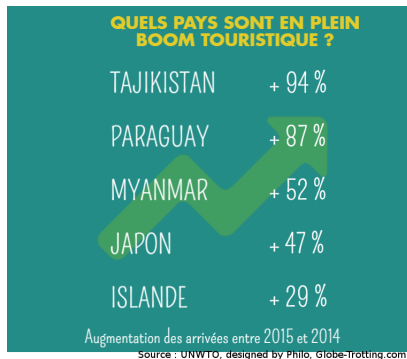
- 1 L'inexorable expansion
- 2 Impacts économiques et écologiques**
- 3 Le kérosène
- 4 Une question systémique



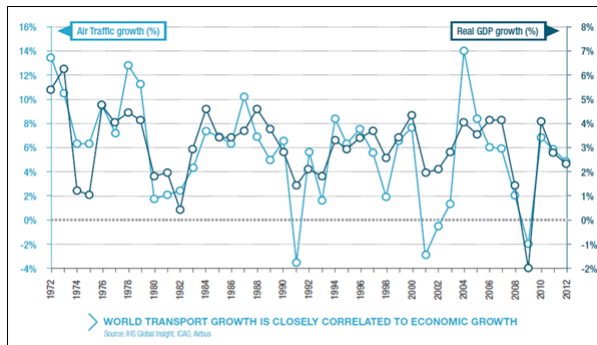
- +2065 emplois (Ryan Air 2016)
- Prévission +7000 sur 8 ans, soutient 140 000 emplois indirects.

Impact économique

Pays émergents :



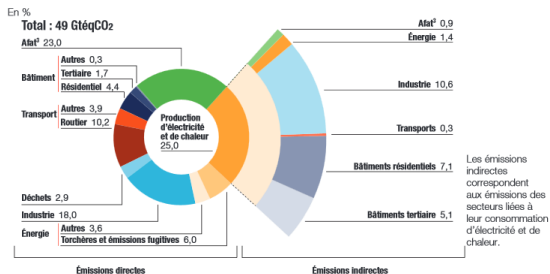
Impact économique



Comparaison entre croissance du trafic aérien mondial et croissance du PIB mondial (1972-2012). Source : Airbus Global Market Forecast

Impact écologique

- GIEC : aviation = 2-3% (4% forçage radiatif?)
- tourisme = 5% (surtout l'aviation)

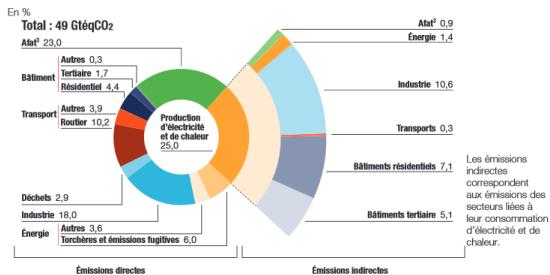


3. Alfat : agriculture, foresterie et autres affectations des terres.

Source : Giec, 3^e groupe de travail, 2014

Impact écologique

- GIEC : aviation = 2-3% (4% forçage radiatif?)
- tourisme = 5% (surtout l'aviation)
- pourrait atteindre 15% en 2050 (OMT)



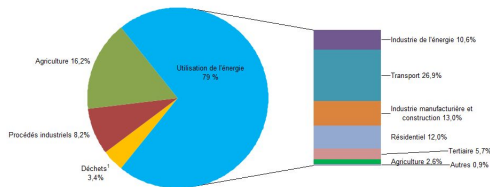
3. Ataf : agriculture, foresterie et autres affectations des terres.

Source : Giec, 3^e groupe de travail, 2014

Impact écologique

- GIEC : aviation = 2-3% (4% forçage radiatif?)
- tourisme = 5% (surtout l'aviation)
- pourrait atteindre 15% en 2050 (OMT)

Répartition par source des émissions de GES² en France en 2013

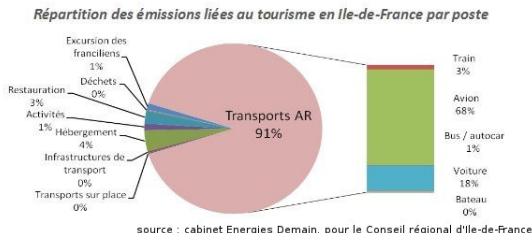


Notes : ¹ = hors incinération des déchets avec récupération d'énergie (incluse dans "Industrie de l'énergie") ; ² = hors utilisation des terres, leur changement et la forêt (UTC²).

Source : Agence européenne pour l'environnement, octobre 2015

Impact écologique

- GIEC : aviation = 2-3% (4% forçage radiatif?)
- tourisme = 5% (surtout l'aviation)
- pourrait atteindre 15% en 2050 (OMT)



17,5 MtCO₂/an générées en Ile-de-France par le tourisme (2011).

Des efforts ?

Rapport Ryanair 2016 (MSCI ESG Rating Report, February 2016)

Ryanair recognises that in order to achieve its growth objectives while reducing its environmental impact it will need to continue to invest in, and develop, its business, with a passion for sustainability.

année	tCO2/passager	tCO2
2013	0.094	7 653 566
2014	0.090	7 756 156
2015	0.085 (-10%)	8 638 838 (+13%)

(soit une augmentation des passagers de 25%)

Objectif Easy Jet (2016) : émissions/passager -8% de 2013 à 2020 (soit 1,2% par an).

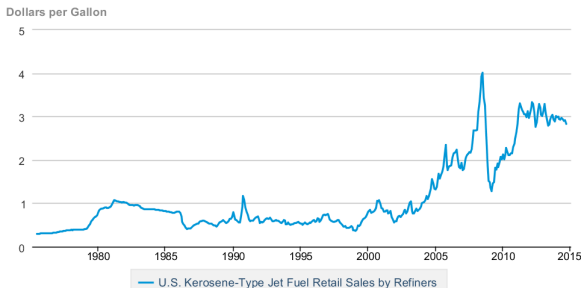
- 1 L'inexorable expansion
- 2 Impacts économiques et écologiques
- 3 Le kérosène
- 4 Une question systémique

Rapport EasyJet 2016

The total European short-haul market grew by 6% year-on-year and by 8% on easyJet's markets, **driven primarily by a continued low fuel price.**

[...] aggressive pricing stimulated by a **sustained low fuel price**

U.S. Kerosene-Type Jet Fuel Retail Sales by Refiners



Le kérosène

$$\begin{aligned} 1 \text{ gallon} &= 36,6 \text{ kW/h} \\ 1\$ &= 0.85\text{€} \\ \Rightarrow 4\$/\text{gallon} &= 0.023\text{€/kWh.} \end{aligned}$$

Prix EDF : autour de 0.15€/kWh.

Convention internationale de Chicago (1944)

Le kérosène pour les vols civils internationaux n'est pas taxé.

- Faible TVA (10% sur les billets d'avion nationaux, 0% internationaux)
- Le secteur a échappé au protocole de Kyoto
- discussion internes en cours (CORSIA, à partir de 2021)
- Depuis 2012 (avec cahots), marché du carbone pour les vols intraeuropéens

La Commission européenne préconisait initialement de contraindre toutes les compagnies, quelle que soit leur nationalité, ayant des vols au départ ou à destination de l'Europe, d'acheter l'équivalent de 15% de leurs émissions de CO2 sur l'ensemble de leur trajet, afin de financer la lutte contre le réchauffement climatique. Cette proposition avait provoqué un tollé général et entraîné des mesures de rétorsion économique à l'encontre notamment de l'avionneur Airbus. Sous la pression, Bruxelles avait été contraint de geler son projet puis a réduit le champ de la taxe au seul espace aérien de l'UE. (tribune de Genève)

- 1 L'inexorable expansion
- 2 Impacts économiques et écologiques
- 3 Le kérosène
- 4 Une question systémique**

Une question systémique

Base du capitalisme :

- propriétaire d'un capital (humain, matériel, financier)
- faire fructifier
- ⇒ activité économique (biens, services)
- ⇒ création de richesse

Une question systémique

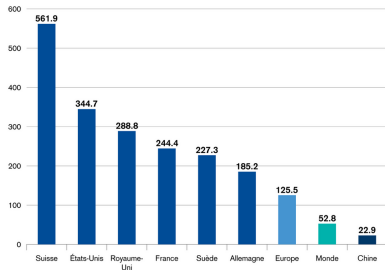
Base du capitalisme :

- propriétaire d'un capital (humain, matériel, financier)
- faire fructifier
- ⇒ activité économique (biens, services)
- ⇒ création de richesse

L'activité économique doit être rentable :

- doit avoir des clients
- des clients qui peuvent payer (un marché).

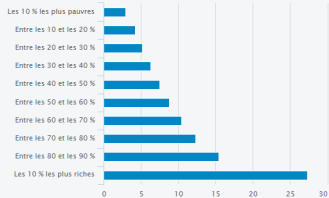
Le marché, c'est les classes moyennes et aisées



Richesse par adulte mi-2016 dans les grandes économies, en milliers de dollars

Source: James Davies, Rodrigo Liuberas and Anthony Shorrocks, Credit Suisse Global Wealth Databook 2016

Les revenus des Français par décile en 2013



SOURCE : INSEE, OBSERVATOIRE DES INÉGALITÉS

Conséquence

- 1 D'où l'importance du tourisme dans l'économie actuelle, sa croissance, l'absence de freins, de taxes. . .

Conséquence

- 1 D'où l'importance du tourisme dans l'économie actuelle, sa croissance, l'absence de freins, de taxes. . .
- 2 Et du marketing. . .

Conséquence

- 1 D'où l'importance du tourisme dans l'économie actuelle, sa croissance, l'absence de freins, de taxes. . .
- 2 Et du marketing. . .
- 3 Mettons qu'on régule :

Conséquence

- 1 D'où l'importance du tourisme dans l'économie actuelle, sa croissance, l'absence de freins, de taxes. . .
- 2 Et du marketing. . .
- 3 Mettons qu'on régule :
 - ▶ l'aviation low cost, activité économique moins intéressante

Conséquence

- 1 D'où l'importance du tourisme dans l'économie actuelle, sa croissance, l'absence de freins, de taxes. . .
- 2 Et du marketing. . .
- 3 Mettons qu'on régule :
 - ▶ l'aviation low cost, activité économique moins intéressante
 - ▶ redéploiement (partiel) des moyens vers d'autres activités

Conséquence

- 1 D'où l'importance du tourisme dans l'économie actuelle, sa croissance, l'absence de freins, de taxes. . .
- 2 Et du marketing. . .
- 3 Mettons qu'on régule :
 - ▶ l'aviation low cost, activité économique moins intéressante
 - ▶ redéploiement (partiel) des moyens vers d'autres activités
 - ▶ rentables, donc s'adressant au marché (classes moyennes et aisées)

Conséquence

- 1 D'où l'importance du tourisme dans l'économie actuelle, sa croissance, l'absence de freins, de taxes. . .
- 2 Et du marketing. . .
- 3 Mettons qu'on régule :
 - ▶ l'aviation low cost, activité économique moins intéressante
 - ▶ redéploiement (partiel) des moyens vers d'autres activités
 - ▶ rentables, donc s'adressant au marché (classes moyennes et aisées)
 - ▶ superflue ? Luxe ?

Quelques réflexions

- « *Nos modes de vie ne sont pas négociables.* »
⇒ À partir de quand un luxe devient-il un dû, un droit ?
- L'aviation, 2-4% des émissions de GES. Rapport à l'utilité ?
- Décisions politiques nationales ? Compétition économique internationale (et rapport intérêts privés).
- Comprendre une culture : lire la page wikipedia, un bouquin et faire un restau *versus* faire deux semaines de tourisme dans le pays.
- Et au fait, le pic du pétrole ?