

Le rationnement individuel : un modèle que l'on pourrait soumettre à débat public

Le principe est de faire de la capacité à prendre l'avion une ressource limitée, répartie entre les citoyens, plutôt que de laisser chacun voler autant qu'il peut se le permettre financièrement.

La proposition pourrait être résumée ainsi :

Chaque citoyen reçoit un budget annuel de kilomètres aériens. Les kilomètres inutilisés peuvent être revendus. Les achats sont plafonnés afin d'éviter la concentration des droits chez les plus riches. Le budget total diminue progressivement chaque année pour respecter les objectifs climatiques.

Chat GPT analyse la proposition et formule des questions et des modalités pratiques, auxquelles nous n'adhérons pas nécessairement.

Proposition : un budget individuel de kilomètres aériens, avec revente des kilomètres inutilisés

Cette proposition va plus loin qu'une taxe sur les voyageurs fréquents : elle consiste à attribuer à chaque personne un **budget annuel de kilomètres aériens**, tout en autorisant la revente des droits non utilisés.

Ce système associerait trois mécanismes :

1. **Un droit annuel individuel**, exprimé en kilomètres.
2. **Un plafond collectif**, destiné à faire diminuer progressivement le trafic aérien et ses émissions.
3. **Un marché de revente**, sur lequel les personnes qui voyagent peu pourraient céder leurs kilomètres inutilisés à celles qui souhaitent voyager davantage.

Il faudrait toutefois préciser ce que représentent ces kilomètres : les distances réellement parcourues par avion, ou des kilomètres pondérés selon l'impact climatique du trajet. Cette seconde possibilité permettrait de tenir compte du fait qu'un kilomètre parcouru en avion sur une liaison courte et un kilomètre sur un long-courrier n'ont pas nécessairement le même impact par passager.

1. Quel budget annuel attribuer ?

Il faudrait fixer le budget après avoir déterminé l'objectif de réduction du trafic aérien. Pour illustrer le mécanisme, imaginons un quota fictif de **10 000 kilomètres par personne et par an**.

Profil de voyage	Distance aérienne aller-retour approximative	Consommation du quota
Bruxelles–Rome	2 300 km	23 %
Bruxelles–Athènes	4 000 km	40 %
Bruxelles– Bangkok	18 000 km	180 %

Ces distances sont indicatives. Dans cet exemple, une personne pourrait effectuer plusieurs voyages européens, mais un aller-retour vers Bangkok dépasserait son quota annuel. Elle devrait donc acheter des droits supplémentaires, si des droits étaient disponibles.

Le chiffre de 10 000 km est uniquement illustratif : il ne constitue pas un quota scientifiquement recommandé.

2. Comment organiser la revente des kilomètres ?

Chaque citoyen disposerait d'un compte personnel sur une plateforme publique.

- **Au début de l'année**, son compte serait crédité de 10 000 km.
- **Lorsqu'il réserve un vol**, le nombre de kilomètres correspondant serait déduit de son compte.
- **S'il ne voyage pas**, il pourrait vendre tout ou partie de ses kilomètres inutilisés.
- **L'acheteur** pourrait ainsi financer un voyage supplémentaire, à condition que les droits soient disponibles et que les règles du système l'autorisent.

Les transactions seraient enregistrées pour éviter qu'un même droit soit vendu plusieurs fois. Le système pourrait aussi prévoir un prix plancher ou un mécanisme de régulation du marché.

3. Le risque : les riches pourraient racheter tous les kilomètres

C'est la principale difficulté de votre proposition.

Une personne aisée pourrait acheter les droits de plusieurs personnes qui ne voyagent pas et continuer à prendre l'avion fréquemment. Le quota individuel deviendrait alors une simple marchandise.

Plusieurs solutions sont envisageables :

- **Plafonner les achats** : personne ne pourrait acheter plus d'un certain nombre de kilomètres supplémentaires par an.
- **Limiter la revente** : chaque personne ne pourrait vendre qu'une fraction de son quota.
- **Plafonner les droits détenus** : un individu ne pourrait jamais dépasser un maximum annuel, même en achetant des kilomètres.
- **Conserver un plafond global** : la quantité totale de kilomètres autorisés diminuerait progressivement, quelle que soit la répartition des droits entre citoyens.

La dernière règle est essentielle : elle garantit que la revente redistribue les possibilités de voyager sans augmenter le volume total autorisé.

4. Une amélioration : comptabiliser les kilomètres selon leur impact climatique

Un kilomètre aérien n'est pas nécessairement l'unité la plus pertinente. On pourrait plutôt attribuer des **unités de voyage climatique**, calculées selon les émissions du trajet et, éventuellement, d'autres effets climatiques de l'aviation.

Cela permettrait de prendre en compte :

- la distance parcourue ;
- la consommation de carburant et les émissions du vol ;
- le nombre de passagers ;
- la classe de voyage, car la classe affaires occupe davantage d'espace par passager.

Des recherches sur les quotas carbone individuels montrent que l'attribution gratuite de droits échangeables est une piste étudiée, mais qu'un système obligatoire soulève des difficultés de gestion, de protection des données et d'équité. Il n'existe pas, à ma connaissance, de système général de rationnement individuel des kilomètres aériens actuellement appliqué en Belgique.

[Taylor & Francis Online](#)