

Transport aérien.

Le rationnement des vols.

ChatGPT analyse différents modèles et évalue leur impact.

Le **rationnement des vols** peut désigner plusieurs mesures : limiter le nombre de vols, réduire les déplacements en avion de chaque personne, ou réserver les vols disponibles aux trajets pour lesquels il existe peu d'alternatives.

Dans le contexte de Bruxelles et de la lutte contre le réchauffement climatique, la question centrale est : **comment réduire le trafic aérien de manière équitable, sans pénaliser davantage les personnes qui ont peu de moyens ?**

Trois modèles possibles

1. Limiter les vols des grands voyageurs

Une personne pourrait prendre un premier aller-retour sans surtaxe importante, puis payer davantage pour chaque voyage supplémentaire. Une étude européenne publiée en 2024 estime qu'une telle taxe progressive pourrait réduire les émissions de l'aviation européenne de **21 %**, selon le modèle étudié. La majorité de la population, qui prend peu ou pas l'avion, serait peu ou pas touchée. [New Economics Foundation](#)

2. Fixer un plafond au nombre de vols

Les autorités limiteraient le nombre de décollages et d'atterrissages autorisés par an. C'est une mesure plus directe, mais elle pose des questions de répartition des vols entre compagnies, destinations et passagers.

3. Interdire ou décourager les vols lorsqu'une bonne alternative ferroviaire existe

Cette mesure viserait surtout les trajets courts, à condition que le train soit réellement pratique, accessible et suffisamment fréquent.

Quel modèle serait le plus juste ?

Je privilégierais une combinaison :

- une taxe progressive sur les voyages aériens répétés ;
- une limitation des vols les plus polluants et des vols de nuit ;
- le développement des trains de nuit et des liaisons ferroviaires internationales ;
- des exceptions pour certains déplacements indispensables, notamment médicaux ou familiaux.

Le principe serait de **ne pas empêcher une personne de prendre occasionnellement l'avion, mais de limiter les voyages aériens fréquents des personnes qui en prennent beaucoup.**

Les trois modèles ne sont pas équivalents : une taxe peut réduire la demande sans fixer de plafond absolu, tandis qu'un véritable rationnement impose une limite.

À quoi ressemblerait un véritable rationnement des vols en Belgique ?

Il faut distinguer ce qui existe déjà de ce qui serait une nouvelle politique. L'Union européenne impose déjà des contraintes sur les émissions des compagnies aériennes, notamment par son système de quotas carbone. Depuis 2026, les quotas gratuits pour l'aviation sont supprimés dans le cadre européen concerné. **Mais ce système ne fixe pas un nombre maximal de vols par personne.** [Climate Action](#)

Un rationnement proprement dit pourrait fonctionner de la manière suivante.

1. Un quota annuel de vols par personne

Chaque résident disposerait, par exemple, d'un droit à un aller-retour aérien par an. Au-delà, il faudrait utiliser des droits supplémentaires, dont le nombre serait limité.

Ce quota serait une proposition politique, et non une mesure actuellement en vigueur en Belgique.

2. Des droits supplémentaires selon les besoins

Il faudrait prévoir des règles particulières pour :

- les urgences médicales et les déplacements indispensables ;
- les personnes ayant de la famille à l'étranger ;
- les habitants des îles ou des régions mal desservies par le train ;
- certains déplacements professionnels impossibles à remplacer par une visioconférence.

Il faudrait aussi empêcher que les plus riches puissent simplement racheter les droits des autres et continuer à voler autant qu'avant.

3. Un plafond global pour les vols à Bruxelles-National

Une autre approche consisterait à plafonner progressivement les mouvements d'avions à Zaventem.

Par exemple, le gouvernement pourrait décider d'un plafond annuel décroissant, en tenant compte :

- des émissions de gaz à effet de serre ;

- des nuisances sonores pour les habitants de Bruxelles et des communes voisines ;
- des conséquences économiques et de l'emploi ;
- de la possibilité de remplacer certains trajets par le train.

L'Union européenne dispose déjà d'instruments pour agir sur les émissions de l'aviation, mais **un quota individuel de vols ou un plafond climatique global imposé à un aéroport nécessiterait des décisions juridiques et politiques supplémentaires**. Les compétences belges et européennes devraient être examinées précisément.

4. Comment répartir équitablement les droits de vol ?

Système	Principe	Limite principale
Quota identique pour tous	Même nombre de vols autorisés par personne	Traite de la même manière des besoins très différents
Quota échangeable	Chacun reçoit des droits et peut en céder ou en acheter	Les personnes aisées pourraient concentrer les droits
Quota non échangeable	Chacun dispose d'un nombre limité de vols	Plus rigide pour les familles dispersées à l'étranger
Quota progressif	Les droits deviennent plus rares ou plus coûteux à mesure que les vols se multiplient	Nécessite un suivi des voyages et des règles communes

Une difficulté fondamentale est de définir ce qu'on rationne : **le nombre de trajets, les kilomètres parcourus ou les émissions générées**. Un aller-retour Bruxelles-Barcelone et un aller-retour Bruxelles-Bangkok n'ont pas le même impact climatique.

Pour examiner des solutions concrètes, on peut s'appuyer sur les données de l'Agence européenne de la sécurité aérienne : les vols au départ des aéroports de l'UE et de l'AELE ont émis environ **133 millions de tonnes de CO₂ en 2023**, et les vols vers des destinations hors de cette zone représentaient 61 % des émissions considérées. [EASA](#)

Le rationnement individuel des vols : une proposition concrète pour la Belgique

Pour rationner individuellement les vols, une possibilité serait d'attribuer à chaque personne un nombre limité de voyages aériens à tarif normal par année, puis de rendre les voyages supplémentaires progressivement plus coûteux. Une autre possibilité serait d'imposer un plafond strict au nombre de vols autorisés.

Une étude de CE Delft publiée en octobre 2024 a évalué un système européen de **contribution progressive pour les voyageurs fréquents**. Ce système ne constitue pas une interdiction de voler : il renchérit progressivement les vols à mesure qu'une personne en prend davantage. Selon la modélisation, il pourrait réduire de **21,1 % les émissions de CO₂ de l'aviation** et de 25,8 % le nombre de passagers dans les aéroports concernés, par rapport au

scénario de référence. Ce sont des résultats de simulation, pas des réductions déjà réalisées.
[CE Delft - EN](#)

Exemple de barème individuel

Le modèle de CE Delft propose le barème suivant, appliqué à chaque vol pris individuellement au cours de l'année :

Nombre de vols annuels	Contribution supplémentaire par vol
1er et 2e vols (un aller-retour)	0 €
3e et 4e vols	50 € par vol
5e et 6e vols	100 € par vol
7e et 8e vols	200 € par vol
9e vol et suivants	400 € par vol

Des suppléments sont également prévus pour les vols long-courriers et les classes premium. Il s'agit du barème proposé dans l'étude, et non d'une taxe en vigueur. [CE Delft - EN](#)

Pourquoi cette approche pourrait-elle être équitable ?

- **Les voyageurs occasionnels** conserveraient un accès relativement abordable à l'avion.
- **Les grands voyageurs** contribueraient davantage à mesure que leurs déplacements se multiplient.
- **Les émissions seraient réduites** en décourageant les voyages supplémentaires, plutôt qu'en appliquant la même contrainte à tout le monde.

Les études soulignent néanmoins des difficultés : il faudrait pouvoir comptabiliser les vols de chaque personne, protéger ses données personnelles et limiter les contournements, par exemple en réservant depuis un autre pays. [CE Delft](#)

Mais est-ce vraiment un rationnement ?

Pas tout à fait. Ce barème rend les vols supplémentaires plus chers, mais une personne aisée peut continuer à voyager fréquemment.

Un **rationnement strict** irait plus loin : chaque personne recevrait un nombre maximal de droits de vol, sans possibilité d'en acheter librement davantage. Cela soulèverait des questions complexes concernant les urgences, les familles séparées, les déplacements professionnels et les libertés individuelles.

La distinction essentielle est donc la suivante :

- un système de prix progressifs limite les vols par le coût ;
- un quota individuel strict limite les vols par une règle collective.

L'étude de CE Delft porte sur le premier modèle. Elle ne démontre pas qu'un quota individuel strict produirait exactement les mêmes résultats.