



ÉCOLOGIE ENQUÊTE

Le leader français du jet privé brûle la planète en toute impunité

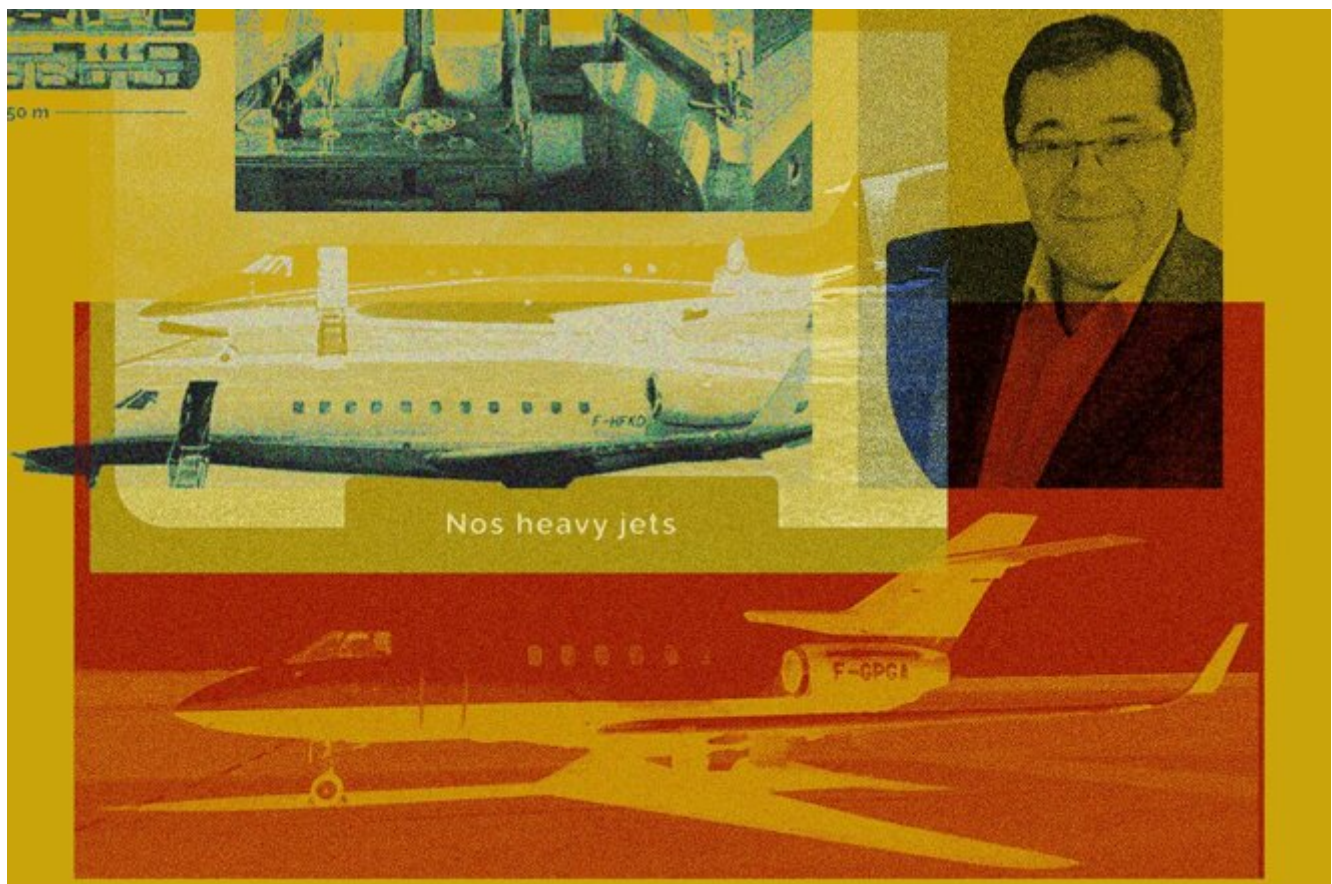
Mediapart révèle comment VallJet, première compagnie française d'aviation d'affaires, n'a pas compensé financièrement ses énormes émissions de gaz à effet de serre. Bénéficiaire d'importantes aides publiques, elle se préparerait de plus à contourner la future réforme européenne sur le carbone.

Mickaël Correia

28 août 2022 à 11h50

« Ibiza vous tend les bras. » Ou encore : « Les vacances d'été approchent, les plages de l'Hérault se rapprochent », peut-on lire sur le [compte](#) Twitter de l'entreprise VallJet. Suit un numéro de téléphone pour réserver un vol en jet privé, avec la promesse d'un décollage sous deux heures.

Alors que les jets des ultra-riches sont depuis peu pointés du doigt pour leur impact délétère sur le climat, et que des élu-es écologistes [réclament](#) leur interdiction, VallJet, la plus grosse compagnie française d'aviation d'affaires, est actuellement en plein boom.



© Photo illustration Sébastien Calvet / Mediapart

D'après les données d'aviation de VallJet récoltées par Mediapart (*voir les annexes de cet article*), la firme a, durant cet été frappé par les désastres climatiques, déjà opéré pas moins de 1 600 vols en jet privé. Soit 80 % de plus que l'été précédent, et 190 % de plus qu'en 2020 pour la même période.

« *L'aviation privée connaît une euphorie sans précédent* », s'est réjoui le 22 mai dernier Jean Valli, président et cofondateur de la compagnie. Le 17 août, un nouveau jet est même venu compléter la flotte du groupe, désormais fort d'une trentaine d'aéronefs.

En 2021, la société a effectué près de cinq mille vols. Et pour cette année 2022, VallJet comptabilisait déjà 4 662 vols au 21 août, signe d'une croissance en plein essor.

Toujours selon nos données, depuis 2020, les avions de la compagnie relâchent en moyenne dans l'atmosphère 19 000 tonnes de CO₂ par an. Soit l'équivalent de plus de 2 000 ans d'empreinte carbone d'un Français moyen. Ou encore de 300 000 fois le tour de la Terre en train.

Mais alors que, selon la législation européenne en vigueur, VallJet est soumis au paiement de quotas d'émission de CO₂, sur le principe du pollueur-payeur, l'entreprise, contrairement aux autres compagnies aériennes, ne s'est toujours pas acquittée des montants qu'elle doit en échange de ses importants rejets de gaz à effet de serre de 2021.

Pis, la firme serait même en train de s'organiser pour, à l'avenir, passer sous les radars du marché carbone. Et continuer de saboter le climat, sans contrepartie financière.

Un secteur climaticide qui explose

Si les vols privés ne représentent que 2 % des émissions du transport aérien – pesant lui-même environ 2 à 3 % des émissions mondiales –, ce chiffre, de prime abord dérisoire, est à mettre en regard avec l'impact carbone démesuré des jets.

En effet, pour un même trajet, un jet rejette dix fois plus de carbone que les lignes aériennes commerciales et est 50 fois plus polluant que les trains. Une seule heure de vol en jet correspond aux émissions annuelles moyennes d'une voiture en France.

En Europe, les émissions de CO₂ de ces avions pour ultra-riches ont augmenté de près d'un tiers entre 2005 et 2019. « *Le secteur des jets s'est développé à la faveur du Covid-19*, indique à Mediapart Pierre Leflaive, responsable transports du Réseau Action Climat. *Durant la pandémie, les passagers les plus aisés, ne pouvant plus prendre les avions des opérateurs commerciaux, ont fait appel aux sociétés de jets privés pour se déplacer.* »

La fédération européenne Transport & Environment souligne pour sa part : « *En août 2020, alors que la plupart des Européens étaient toujours cloués au sol et que les vols commerciaux étaient en baisse de 60 % par rapport à l'année précédente, le trafic des jets privés avait retrouvé son niveau d'avant la crise de la Covid-19.* »

Aujourd'hui, la location de jets privés représente 17 % des vols européens, contre 7 % en 2019.

VallJet, un champion français

La France est, avec le Royaume-Uni, l'acteur principal des émissions de carbone européennes liées aux jets privés. Et VallJet s'est vite imposé comme le leader du marché hexagonal.

La firme a été fondée en 2008 par Jean Valli, grossiste en papier, Benoît Couturier, entrepreneur, et Waldemar Kita, propriétaire du FC Nantes, dont un jet personnel, géré par VallJet, est apparu dans une enquête judiciaire pour « fraude fiscale aggravée » en 2020.

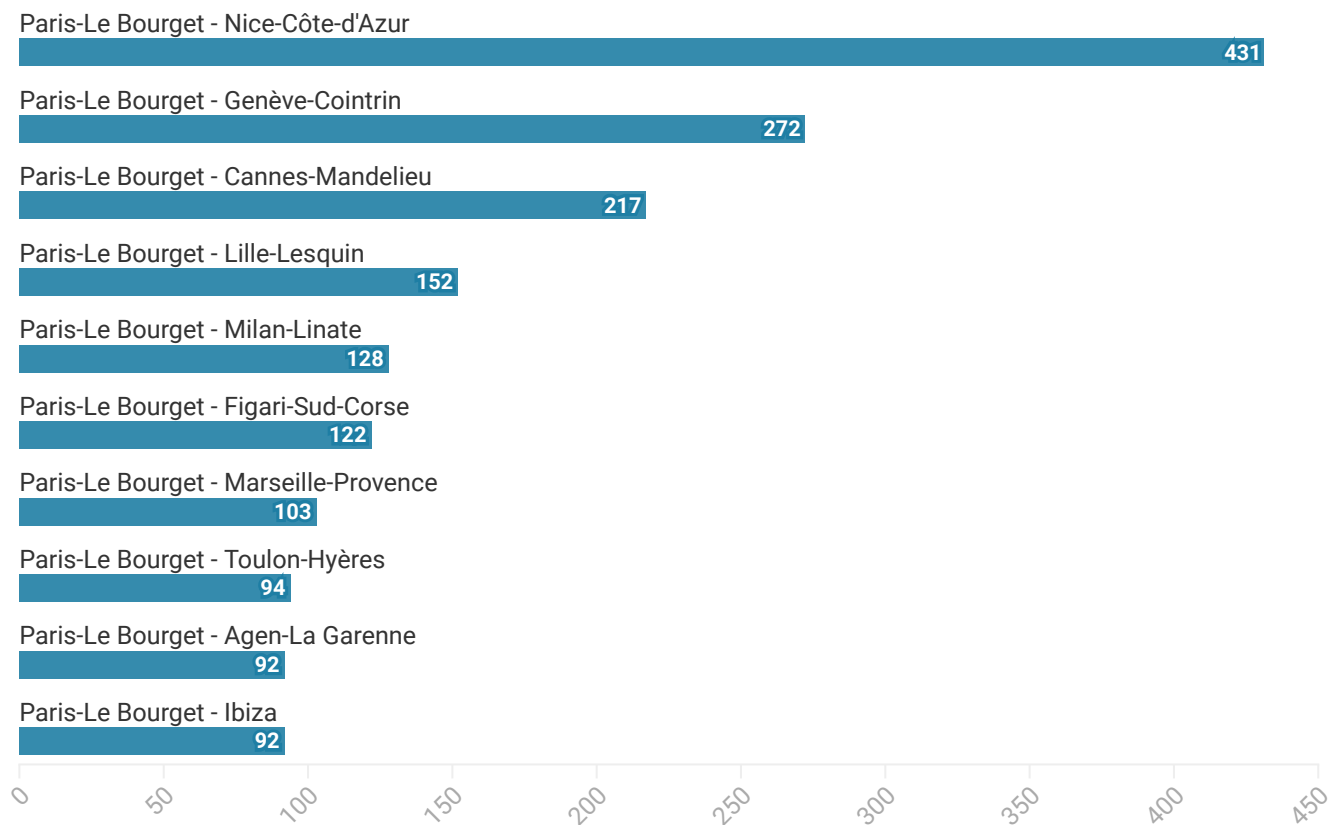
Basé au Bourget, VallJet a décollé à la suite des besoins de mobilité des chef-fes d'entreprise et des plus aisé-es lors de la pandémie. Rien qu'entre 2019 et 2021, son chiffre d'affaires a doublé, passant de 30 à 63 millions d'euros.

Le secret de ce succès ? Faire en sorte que le jet ne soit pas réservé aux milliardaires. « *On doit convaincre les entrepreneurs que l'aviation privée petit jet n'est pas un produit de luxe* », déclarait en avril 2021 Jean Valli.

La société propose ainsi des trajets en avion pour assister à la finale de la Coupe de France de football à Paris ou pour un week-end en Corse, tout en « *garantissant une totale discrétion* ». Elle facture entre 2 000 et 3 000 euros l'heure de vol et traite « *plus de 1 500 requêtes par jour dans les fortes périodes de l'année, parfois pour faire voyager des célébrités américaines* ».

Parmi les dix itinéraires les plus empruntés par les avions de Valljet entre les mois de mai 2020 et juillet 2022, sept relient des aéroports français

Nombre de trajets allers ou retours



Source : ADS-B Exchange

D'après les données épluchées par Mediapart, les trajets opérés par VallJet depuis 2020 ont une durée moyenne d'à peine 1 h 25. Des sauts de puce qui ont un impact climatique gigantesque puisqu'un vol privé d'1 h 25 produit plus de CO₂ qu'un an d'empreinte carbone d'une personne désireuse de préserver le climat.

De plus, les quatre routes où, selon nos analyses, les jets privés de la compagnie volent le plus bénéficient toutes d'alternatives rapides en TGV : Paris-Nice (5 h 40 en train), Paris-Genève (3 h 10 en train), Paris-Cannes (5 heures en train) et Paris-Lille (1 heure en train).

Sous le radar du marché carbone

Forts de cette croissance, les avions de VallJet ont tellement émis de CO₂ en 2021 que la compagnie a dépassé le plafond d'émissions de gaz à effet de serre autorisé par l'Union européenne dans le cadre de son marché carbone.

« Fondé sur le principe du pollueur-payeur, ce système impose depuis 2012 aux exploitants aériens de restituer des quotas d'émissions pour toute tonne de CO₂ émise lors d'un vol intra-espace économique européen », détaille auprès de Mediapart la Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

VallJet a déclaré auprès de l'UE 12 890 tonnes de CO₂ émises dans l'espace européen pour l'année 2021 – l'équivalent de 1 430 fois l'empreinte carbone annuelle d'un Français moyen.

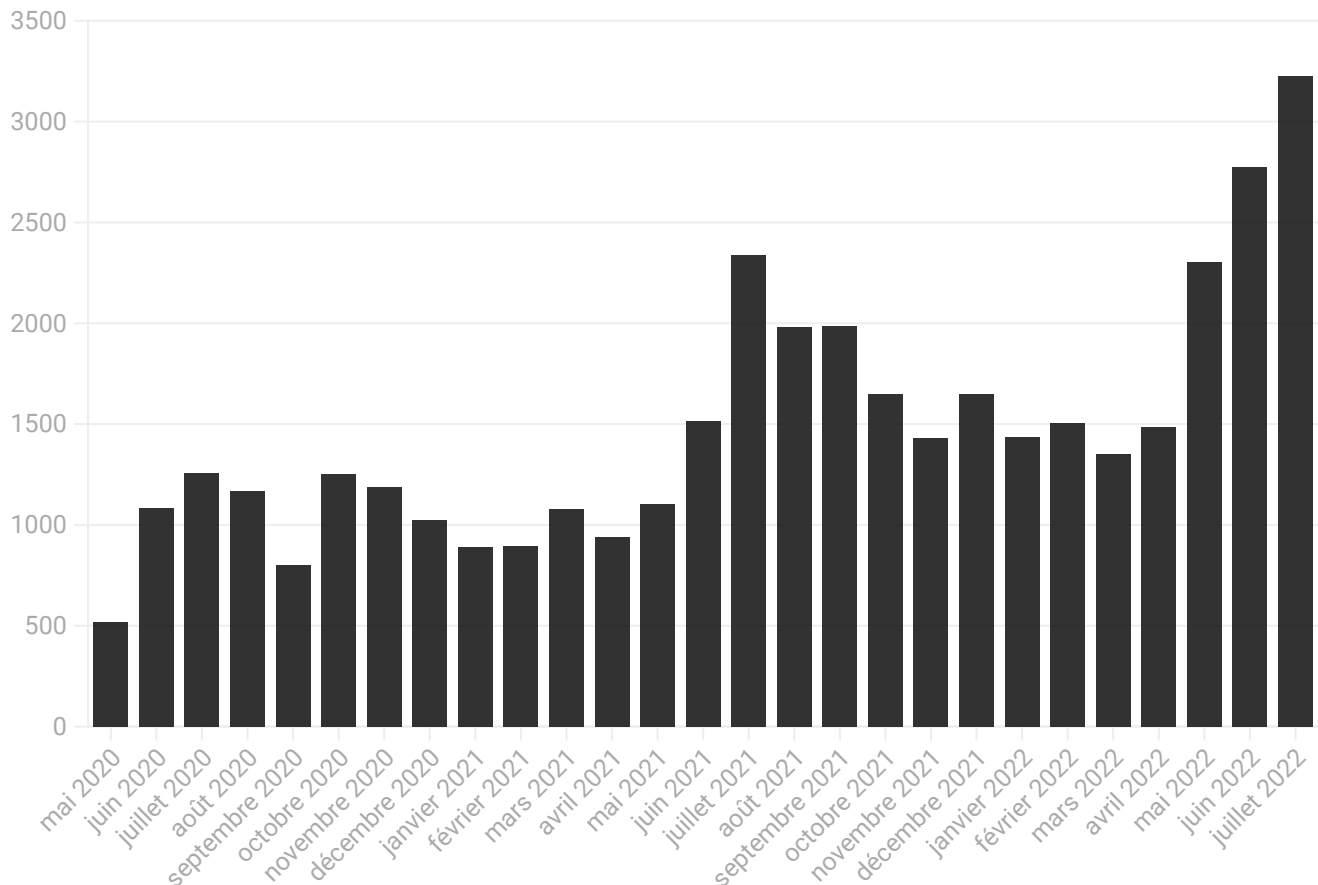
Mais aucune compensation financière pour ces émissions n'a été, à l'heure actuelle, réglée par VallJet, comme l'indiquent les données de suivi du marché carbone européen.

Pourquoi ? Comme l'explique à Mediapart Neil Makaroff, responsable Europe au Réseau Action Climat, « l'aviation bénéficie de quotas d'émissions gratuits alloués par les États membres de l'UE pour protéger ce secteur contre la concurrence internationale non soumise au prix du CO₂. Le marché carbone a besoin de connaître combien de quotas gratuits sont distribués à telle et telle compagnie pour calculer ce que les firmes aériennes lui doivent. Or, la France fait partie des États les plus en retard dans l'allocation de ces permis de polluer aux différentes compagnies, notamment celles qui viennent de rentrer dans ce marché carbone. »

En outre, VallJet a déclaré ses rejets de CO₂ pour 2021 après la date butoir imposée par les services européens.

Entre les mois de mai 2020 et juillet 2022, les 28 avions de la compagnie Valljet ont émis près de 40 000 tonnes de CO₂

Émissions mensuelles de CO₂ (en tonnes)



Source : [ADS-B Exchange](#)

En ce mois d'août 2022, aucun quota gratuit de CO₂ n'était donc encore attribué à VallJet, pour de simples raisons de retard de la part de l'État français comme de l'entreprise. Ce qui, *de facto*, conduit à ce que la plus grande compagnie nationale de location de jets privés n'ait pas encore eu à payer pour ses énormes émissions, alors que la France vit un été catastrophique rythmé par les mégafeux et les vagues de chaleur.

Au prix du carbone sur le marché, les émissions de la compagnie, sans permis de polluer, sont évaluées à plus de 1 million d'euros.

« Actuellement, on ne sait même pas réellement quand ni combien devra régler VallJet pour ses émissions de CO₂ », confie Neil Makaroff. La DGAC, qui contrôle la bonne application du marché carbone européen, assure de son côté à Mediapart qu'« elle inflige systématiquement les sanctions financières prévues par la réglementation aux exploitants qui se seraient soustraits à leurs obligations annuelles de déclaration ou de rendu de quota. Aucun opérateur, qu'il soit commercial ou non, ne peut se soustraire à ses obligations. »

Feinter la législation carbone

Par ailleurs, en 2021, soit l'année où la société a dépassé le seuil d'émissions la contraignant à payer pour ses rejets de gaz à effet de serre, les dirigeants de VallJet ont créé une nouvelle entreprise, baptisée Thalair.

Cette firme, dont la licence d'exploitation de transporteur aérien a été délivrée en mai 2022, a été, selon les informations de Mediapart, érigée dans l'optique de muter une partie des jets privés de VallJet vers Thalair.

L'objectif ? Répartir entre les deux entreprises les rejets de CO₂ de la trentaine d'aéronefs pour passer sous le plafond légal des émissions à partir duquel il faut payer pour pouvoir polluer.



© Photo illustration Sébastien Calvet / Mediapart

Effectuée auprès de la DGAC, cette demande originale est, toujours d'après nos informations, inédite mais complètement légale. « Chaque acteur économique est libre de solliciter de telles autorisations pour une ou plusieurs de ses entreprises », affirme la DGAC.

Mais avec la création de cette nouvelle société, VallJet chercherait surtout à se prémunir du futur. Comme le détaille Neil Makaroff, du Réseau Action Climat, *« l'UE est en train d'achever des négociations pour mettre fin aux quotas gratuits alloués au secteur aérien dans le cadre du marché carbone. Et d'ici à la fin de l'année, les différentes institutions européennes devraient s'accorder pour supprimer ces permis de polluer en 2025 »*.

Ainsi, d'ici à trois ans, VallJet ne bénéficiera plus de ces quotas gratuits et devra payer plein pot pour ses émissions.

L'essor de l'entreprise est tel qu'entre le 1^{er} janvier et le 21 août 2022, elle a déjà émis dans l'espace européen plus de 90 % de ses émissions de toute l'année 2021. D'après nos estimations, au rythme de croissance actuel de VallJet, la compagnie pourrait payer, en 2025, entre 6,7 et 16,5 millions d'euros pour ses rejets de CO₂.

D'où l'utilité pour la compagnie de mettre sur pied une autre société pour « diluer » les émissions de sa flotte de jets privés.

Avantage fiscal et soutien public

Au-delà de ces velléités de contourner la future réforme européenne en termes d'émissions de CO₂, l'entreprise, comme opérateur de jets privés, bénéficie d'une taxation carbone moindre sur le kérosène.

« En France, le taux d'imposition du carburant des jets privés est de 39 euros par hectolitre, contre 68 euros par hectolitre pour les voitures, précise Éric Lombard, coordinateur de Stay Grounded France, réseau mondial de lutte pour la réduction du trafic aérien. Cela procure un avantage fiscal aux [personnes] plus aisées se déplaçant en jet par rapport à celles voyageant en voiture ou en train. »

Pis, selon ses comptes annuels, VallJet a bénéficié d'argent public à l'occasion de la pandémie, alors qu'il était en plein boom, sollicité par les passagers et passagères les plus fortunés. Elle a obtenu en juin 2020 un prêt garanti par l'État d'un montant de 2,7 millions d'euros et un remboursement de 563 000 euros en raison du recours au chômage partiel.

Fin 2020, le groupe affichait ainsi plus de 50 % de hausse de son chiffre d'affaires. Ou comment l'État français a financé les jets privés au détriment du climat.

Sollicitée à de nombreuses reprises, la compagnie VallJet n'a, à l'heure actuelle, toujours pas donné suite à nos questions et demandes de précisions.

« Si une réforme est en cours dans l'UE afin d'accentuer la participation de l'aviation au marché carbone à partir de 2025, nous estimons également qu'il faut que les gouvernements taxent plus le kérosène, indique à Mediapart Jo Dardenne, responsable aviation chez Transport & Environment. Et ce d'autant plus que les jets privés ont un impact climatique disproportionné par rapport aux autres transports et que leurs utilisateurs ont aussi une fortune disproportionnée par rapport aux usagers moyens. »

Le 20 août dernier, Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports, a déclaré : *« Je pense qu'on doit agir et réguler les vols en jet privé. Cela devient le symbole d'un effort à deux vitesses. »* Mais trois jours plus tard, le porte-parole du gouvernement, Olivier Véran, qui avait, en juillet, enjoint aux Françaises et aux Français de « couper le wifi » pour contrer la crise climatique et énergétique, s'est prononcé contre l'interdiction des vols en jet.

Quant au ministre de la transition écologique, Christophe Béchu, il s'est empressé d'arguer qu'il n'était pas nécessaire de « pointer du doigt un comportement », au risque de « dresser les Français les uns contre les autres ».

Pour le ministre, il faut au contraire que *« la totalité de la société se mette en marche en faisant en sorte de comprendre et de mesurer qu'en termes de sobriété et de lutte contre le gaspillage, on a des enjeux qui sont considérables »*.

Une façon de mettre sous le tapis le fait qu'en France, les cadres supérieur·es volent 17 fois plus que les ouvriers et ouvrières. Et de s'ériger en gardien du *statu quo* climatique, garantissant un horizon sans turbulences pour le patron de VallJet. L'an dernier, ce dernier présageait : « *Nous avons un boulevard devant nous. Notre potentiel de développement est énorme.* »

Mickaël Correia

Si vous avez des informations à nous communiquer, vous pouvez nous contacter à l'adresse enquete@mediapart.fr. Si vous souhaitez adresser des documents en passant par une plateforme hautement sécurisée, vous pouvez passer par SecureDrop de Mediapart, la marche à suivre est explicitée dans cette page.

Boîte noire

VallJet a été contacté par mail, sur WhatsApp et par téléphone les 22, 23 et 25 août 2022.

La DGAC a répondu à mes questions par mail le 24 août 2022.

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Direction éditoriale : Stéphane Allières et Carine Fouteau

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

RCS Paris 500 631 932.

Numéro de CPPAP : 1224Y90071

N° ISSN : 2100-0735

Conseil d'administration : Fabrice Arfi, Jean-René Boisdron, Carine Fouteau, Edwy Plenel, Sébastien Sassolas, James Sicard, Marie-Hélène Smiéjan.

Actionnaires directs et indirects : Société pour l'Indépendance de Mediapart, Fonds pour une Presse Libre, Association pour le droit de savoir

Rédaction et administration : 127 avenue Ledru-Rollin, 75011 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Propriétaire, éditeur, imprimeur : Société Editrice de Mediapart

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonnés de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 11 place Charles de Gaulle 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 127 avenue Ledru-Rollin, 75011 Paris.