

UNIVERSITÉ CATHOLIQUE DE LOUVAIN

Faculté de philosophie, arts et lettres

Ecole de philosophie



FAUT-IL LIMITER LE DROIT DE PRENDRE L'AVION?

Mémoire présenté en vue de l'obtention
du grade de **Master en Philosophie**
(FILO2M1 – FILO 2006)

sous la direction du Pr Axel GOSSERIES

par Waldo CERDAN LOPEZ

Année académique 2009-2010

FAUT-IL LIMITER LE DROIT DE PRENDRE L'AVION?

Introduction

Mardi 20 décembre 2009, un Boeing 747 s'engage sur la piste 23 de l'aéroport international de Halifax. A son bord, 117 tonnes de homards vivants. Sa première escale, suivie de quelques autres à travers le continent européen, sera Liège. Quant aux homards, ils termineront leur parcours sur les tables de réveillon de milliers de consommateurs européens. Une semaine plus tard, la même opération se répétera. Exprimé en tonnes de CO₂ dispersées dans l'atmosphère, le coût de ces voyages s'élève à 214 tonnes de CO₂ par vol¹, sans compter le voyage initial, à vide, entre Liège et Halifax ni les vols entre les autres destinations.

Au même moment, à quelque 15.000 kilomètres, à Delhi, un préposé à l'enregistrement, engoncé dans son bel uniforme, distribue des cartes d'embarquement à des passagers qui ne quitteront jamais le plancher des vaches² ! En effet, rafistolée tant bien que mal, c'est une vieille carcasse d'Airbus qui va les accueillir. Installés dans des sièges défoncés, ces passagers pas tout à fait comme les autres se verront certes servir une collation, mais ils vivront un vol fictif... Cependant, ces passagers d'un jour ne font pas que partager un vol fictif, ils partagent également un rêve, celui de pouvoir, un jour, prendre l'avion et s'envoler vers une destination dont le nom appartient autant au rêve que le vol lui-même.

Ces deux exemples mettent en exergue le décalage énorme qui existe entre les manières dont le transport aérien est perçu et pratiqué dans le monde, et les excès qu'il peut provoquer. Rien de nouveau sous le soleil si ce n'est le problème du réchauffement climatique et le protocole de Kyoto. Il est vrai que cette anecdote s'inscrit dans un contexte environnemental où l'opinion internationale et le monde politique ont pris conscience de la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre (les GES) ce qui, dès lors, confère à nos deux exemples une valeur symbolique particulière. En effet, pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre devrions-nous limiter le nombre de vols en avion? Devrions-nous cesser d'importer des homards du Canada ou bien faudrait-il expliquer à nos passagers en puissance que leur rêve ne deviendra jamais réalité? D'aucuns trouveront cette question intéressante mais peu risquent de la trouver pertinente. La contribution du secteur aérien dans les émissions de GES tourne autour de 3% des émissions mondiales; de plus les progrès technologiques permettent d'espérer des réductions substantielles de la consommation des avions et donc des émissions de GES. Il y a néanmoins un facteur fondamental à prendre en considération : c'est la conjonction des perspectives de croissance du secteur aérien au cours des cinquante prochaines années et le caractère problématique des vols en avion.

¹ Voir annexe 1.

² PETIT E., *Toute ma vie, j'ai rêvé*, émission Grand Angle, RTBF, 2010.

Entre 1990 et 2000, la production des GES émis par les avions a doublé et devrait encore doubler entre 2000 et 2030. Une étude récente, menée par des chercheurs au sein de l'université d'Oxford parle d'un accroissement, à l'horizon 2050, de quatre à dix fois celui de 1990³, et cela uniquement pour le Royaume-Uni. Ces perspectives semblent également confirmées par les travaux du GIEC⁴. Il y a, dans le secteur aérien, une particularité que l'on ne retrouve pas dans les autres secteurs du transport ni même de l'industrie : les perspectives de croissance ne sont pas fortes uniquement dans les pays émergents tels que la Chine ou l'Inde, mais également dans les pays dits développés. Pour les experts du GIEC, sans restriction à la demande, il est à prévoir que le trafic de passagers continue à croître à un taux nettement supérieur à celui du PIB.⁵

Alors, soit on considère que le secteur aérien, pour des raisons qu'il faudrait justifier, ne doit pas poursuivre les mêmes objectifs que les autres secteurs industriels, tels qu'ils sont définis par le protocole de Kyoto, soit il y a une contradiction entre les objectifs de réduction d'émission de GES et ce qui se fait de manière effective dans le secteur de l'aviation commerciale. C'est comme si nous avions pris conscience de la nécessité de changer nos habitudes, de prendre moins souvent notre voiture au bénéfice des transports en commun, de remplacer nos vieilles ampoules à incandescence par des ampoules économiques mais en même temps nous voudrions voyager plus souvent en avion, tout en niant l'augmentation nette des émissions de GES que cela induit!

Le vrai problème c'est que l'avion est en même temps un bien social qui contribue à l'accroissement du bien-être général et, en même temps, il produit des GES dont les effets à haute altitude pourraient se révéler jusqu'à quatre fois supérieurs aux GES émis au niveau de la mer⁶. Or ces émissions anthropiques participent au réchauffement climatique et affectent les conditions de vies des plus démunis.

«The impacts of climate change are already destroying livelihoods and aggravating financial, political, social and environmental inequities. Without urgent action, this could make it impossible for poor and marginalised people to reach a wide range of development and justice goals.»⁷

Le problème éthique a donc une double dimension. Il s'agit, d'une part, des externalités, plus précisément l'altération des conditions de vie des plus démunis et, d'autre part, l'accès à un bien social. Si l'avion émettait mille fois plus de CO₂, connaissant les effets de ce type de gaz, tout le monde serait probablement d'accord pour en interdire l'usage en dehors des missions d'extrême urgence qui ne pourraient être assumé par d'autres moyens. Mais nous n'en sommes pas là et l'avion est et reste un outil très performant si ce n'est qu'il est trop souvent utilisé pour faire des choses tout à fait superflues. S'il s'avère nécessaire de réduire ou de freiner l'expansion du secteur aérien, se pose alors la question de savoir si nous continuons à importer des homards par avion ou

³ CAIRN S., NEWSON C., *Predict and Decide, Aviation, Climate Change and UK policy*, in Environmental Change, University of Oxford, 2006.

⁴ PENNER J. E. Etc., *L'aviation et l'atmosphère planétaire*, rapport spécial du GIEC : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, San José de Costa Rica, 1999

⁵ idem

⁶ idem

⁷ WARNER K. etc ., *In search of a shelter, Mapping the Effects of Climate Change on Human Migration and Displacement*, Earth Institute of Columbia University, 2009.

bien si nos passagers d'un jour auront également le droit un jour de prendre l'avion. Comment répartir un bien social, le transport aérien, dans un contexte où les contraintes climatiques risquent d'imposer un rationnement alors que la demande explose? Si la diminution des GES émis par les avions implique une diminution nette du nombre de vols, comment déterminer qui peut encore prendre l'avion et qui doit cesser de le prendre ?

Une des solutions au problème serait d'augmenter le prix des billets jusqu'à ce que l'on atteigne un plafond d'émissions préalablement fixé, mais cela ne résoudrait pas les problèmes éthiques liés aux externalités - résolu en partie par l'existence d'un plafond d'émission de GES - et à l'accès à un bien social. Un monde dans lequel les billets d'avion seraient plus chers, parce que fortement taxés afin de faire décroître la demande, serait-il plus injuste que celui dans lequel nous vivons en termes de distribution d'accès au transport aérien? A priori, il n'y a pas de raisons de le penser dans la mesure où la plupart des biens de consommation sont déjà répartis de manière très inégale. En revanche, en situation de pénurie, la question est de savoir comment répartir l'accès à l'avion, sachant que le plafond des quotas d'émission risque d'être inférieur à la demande et que nos pseudo-passagers indiens pourraient très bien ne pas pouvoir prendre l'avion même s'ils en acquièrent un jour les moyens ?

Supposons que nous devions réduire le nombre de vols de 50% pour respecter les objectifs de réduction de GES contenus dans le protocole de Kyoto. Dans ce cas, l'expansion du secteur aérien dans les pays en voie de développement ne pourrait se faire que moyennant une diminution drastique du volume des vols dans les pays développés, ce qui serait évidemment préjudiciable pour le secteur aérien des pays concernés et par conséquent pour leur économie. Mais si nous voulons préserver les intérêts économiques des pays développés, cela ne pourrait se faire qu'au détriment du développement de ceux qui, a priori, en auraient le plus besoin. D'où la question: dans une telle perspective, qui doit cesser de prendre l'avion ou qui doit renoncer à le faire et sur quelles bases? Comment choisir entre limiter le développement dans un pays d'un secteur générateur de bien-être et réduire le bien-être de ceux qui sont habitués depuis longue date à en jouir?

Le problème de justice distributive, lié au droit de prendre l'avion, se déploie sur trois axes dont le premier concerne l'accès à un bien social - l'avion comme moyen de transport -, le second l'accès aux ressources naturelles - l'atmosphère et plus particulièrement la biosphère et sa capacité à recycler le CO₂ - et enfin, le troisième, concerne la distribution des externalités ou, pour reprendre Mathias Risse : «*Who should shoulder the burden?*» ; bref, comment répartir le prix à payer?

Une autre façon de présenter le problème serait de dire que l'accès à un bien social - l'avion - ou que l'accès aux ressources naturelles - l'atmosphère et sa capacité à absorber du CO₂- concerne la justice distributive alors que la distribution des externalités, les effets néfastes, ferait appel à la justice interactive puisque l'usage de l'avion participe au réchauffement climatique et donc affecte le bien-être de tous alors que les effets - les *facteurs d'ava*⁸ - ne sont pas répartis de manière égale.

Il s'agit donc d'un problème de justice distributive mais nous devons prendre garde au caractère polysémique du concept de «distribution» car il peut se référer à la fois à la structure distributive,

⁸ GOSSERIES A., *Libertarisme de gauche et Hobbesianisme de gauche*

d'un bien, mais également au processus de distribution lui-même⁹. Or, ce qui est en cause, c'est bien le processus de distribution du coût des externalités mais également celui des contraintes nées d'une restriction de l'usage de l'avion, du moins si nous acceptons l'hypothèse qu'une réduction globale des GES ne pourra se faire sans restreindre l'expansion prévue du secteur aérien.

Nous pensons que les progrès technologiques et structurels dans le domaine du transport aérien ne suffiront pas à compenser l'accroissement des GES suite à la croissance prévisible du trafic aérien¹⁰ dans le monde. Si nous admettons cette hypothèse et que nous voulons rester cohérents avec les objectifs de Kyoto, cela implique, dans le meilleur des cas, un gel du volume actuel du trafic aérien - en supposant que les promesses de réduction de consommation se vérifient - voire une réduction du trafic aérien mondial. Or la distribution du trafic aérien mondial est parfaitement inégalitaire selon le clivage classique entre les pays fortement industrialisés et le reste du monde dont certains pays deviendront, à moyen terme, les plus gros émetteurs de GES¹¹. A cela s'ajoute la dimension mondiale du problème, et donc la nécessité d'une mondialisation de la solution. Si l'on considère que le transport aérien est, à la fois, un bien social dont l'usage se généralise et un facteur contributif du réchauffement climatique, il s'agit de trouver le moyen de concilier ces deux extrêmes en veillant à ce qu'une répartition des coûts et des avantages se réalise selon la plus grande équité possible. Or chacun sait que l'accès au trafic aérien est, d'ores et déjà, fondé sur un principe inégalitaire tant au sein d'une même communauté qu'entre les différents pays et continents. Il s'agit donc de trouver un accord de coopération mondiale qui permette d'appliquer les restrictions nécessaires sans accroître les inégalités existantes. Un tel accord représente un défi difficile, peut-être utopique, mais nous pensons qu'il est nécessairement voué à l'échec en l'absence d'un fondement normatif acceptable par toutes les parties.

Il est peu vraisemblable qu'une seule théorie de la justice soit à même d'apporter une réponse définitive, voire simplement satisfaisante, parce que le défi consistera à concilier efficacité et équité. En effet, chacun de ces concepts répond à des impératifs pouvant être antinomiques. Une solution efficace, d'un point de vue pratique, peut se révéler totalement injuste. Or nous pensons que la faisabilité politique de la solution, qui conditionne son efficacité au niveau global, ne peut faire l'économie d'une distribution des coûts et des bénéfices dont l'équité serait un des principes fondateur. L'objectif de ce travail est de voir dans quelle mesure, et quelles en sont les limites, le suffisantisme ou le libertarisme de gauche peuvent dégager des pistes de réflexion ou, le cas échéant, offrir des ébauches de solution.

Dans un premier chapitre, nous examinerons le sens et la portée des concepts de liberté et de droit de prendre l'avion. En quoi cette question implique-t-elle la liberté en tant que concept, et dans

9 Frankurt, H., «*Equality as a Moral Ideal*»

¹⁰Cette partie doit être développée dans le premier chapitre en soulignant que les chiffres avancés par IATA et l'OACI sont peu fiables dans la mesure où ils manquent de précision quant à l'évolution de la flotte mondiale ainsi qu'à la prise en compte ou non de l'intégration, dans leurs estimations, d'une extension du développement du secteur aérien, tel qu'il existe dans les pays dits développés, aux pays émergents tels que la Chine ou l'Inde.

¹¹ Il serait intéressant de donner ici quelques chiffres, notamment pour le Royaume-Uni, les Etats-Unis ou la France.

quelle mesure peut-on prétendre à l'existence -t-il un droit de prendre l'avion? Il conviendra ensuite de nous interroger sur la façon la plus juste de distribuer les coûts et les avantages de l'usage de l'avion comme bien social, d'expliquer la nature problématique de son usage, et donc de la nécessité de fixer un plafond d'émissions propre au secteur aérien. Dans le second chapitre, nous examinerons ce que le suffisantisme, comme théorie de la justice, peut nous dire sur la question du droit de prendre l'avion. Nous examinerons la même question sous l'angle du libertarisme de gauche dans le troisième chapitre et, enfin, dans le dernier chapitre, nous proposerons une synthèse sous forme de lecture transversale. Nous terminerons par une critique personnelle des politiques publiques actuelles destinées à traiter ce problème et de préciser ce qui nous semble fondamental pour parvenir à un accord mondial de coopération en vue de réduire l'émission de GES dans le secteur aérien.

CHAPITRE I

DROIT D'ACCÈS ET PLAFOND D'ÉMISSION

Limiter un droit suppose, de manière implicite, son existence. Toutefois, limiter un droit exige également une justification, si cette action prétend être fondée et légitime comme, par exemple, lorsque l'exercice d'un droit individuel entre en conflit avec la jouissance d'un droit par un autre individu. Il s'agit alors d'en rendre compte et de justifier une nouvelle ligne de démarcation entre les droits de chacun en faisant appel à la justice des hommes lorsqu'il s'agit de droits légaux ou à une théorie de la justice s'il s'agit d'un droit moral.

Mais de quel droit s'agit-il et sur quoi se fonde-t-il ? Existe-t-il un droit fondamental de prendre l'avion, dans le sens d'un droit positif, ou bien se réfère-t-on à la branche négative du droit, comme l'absence d'entraves à prendre l'avion aussi souvent qu'on le souhaite ? La question, généralement, surprend, à moins d'avoir conscience que le secteur du transport aérien connaît une croissance spectaculaire alors que le contexte environnemental exige une réduction des émissions de GES. Si nous admettons, provisoirement, qu'une réduction du nombre de vols en avions est nécessaire, alors il est cohérent de se demander qui devra renoncer à prendre un jour l'avion ou qui devra sinon cesser de le prendre, tout au moins accepter de réduire ses voyages en avion. D'où la pertinence d'une question qui traite de l'existence d'un droit fondamental de prendre l'avion.

Nous pensons que cette question, qui est au centre de notre travail, concerne aussi bien la branche négative de la liberté - *est-il légitime d'empêcher quelqu'un de prendre l'avion?* - que la branche positive - *existe-t-il un droit fondamental de prendre l'avion?* Et puisque la question du droit éventuel de prendre l'avion est conditionnée par l'existence de la nécessité de limiter l'usage de l'avion, alors il faudra, avant d'examiner la question du droit, examiner celle de la nécessité de freiner l'expansion du secteur voire de réduire son volume si nous voulons rester cohérents avec les objectifs du protocole de Kyoto.

Dans la première partie de ce chapitre, nous allons examiner la problématique du plafond des GES émis par les avions et tenter de montrer qu'il y a une incompatibilité entre les objectifs de réduction d'émission de GES contenus dans le protocole de Kyoto et les perspectives de croissance dans le secteur aérien. Cette première étape nous conduira naturellement à nous demander comment et pourquoi la question du droit de prendre l'avion s'articule avec la nécessité d'une réduction du nombre de vols en avion. Enfin, dans la troisième partie, nous présenterons la méthode de travail que nous nous proposons de suivre pour répondre aux questions qui seront développées.

Pourquoi faut-il un plafond?

Les progrès technologiques

L'association internationale du transport aérien (IATA) représente deux-cent-trente compagnies réparties dans cent-vingt-six pays, soit 93% du trafic aérien régulier et plus de deux milliards de passagers transportés par an. Le chiffre d'affaires généré par l'ensemble de ces compagnies représente trois mille milliards et demi de dollars par an, soit 8 % du GDP mondial. A ce titre,

l'organisation estime que sa mission principale consiste à représenter, diriger et servir l'industrie aéronautique. Son influence touche des domaines multiples tels que la sûreté, la sécurité, l'environnement, les processus d'affaires et les réglementations gouvernementales.

Dans le domaine de l'environnement, l'IATA a développé une stratégie basée sur quatre piliers dont l'objectif est d'améliorer le rendement énergétique de 25% d'ici à 2020. Ces quatre piliers concernent essentiellement les progrès technologiques, une meilleure gestion de l'espace aérien et de la consommation de carburant, des incitants économiques pour la recherche dans de nouvelles technologies et un système d'échange de quotas. Cette stratégie devrait permettre d'atteindre une croissance nulle des émissions de GES dans le secteur aérien à partir de 2020 et une réduction de 50% des émissions en 2050 par rapport au niveau de 2005¹².

Le succès de ce plan demande néanmoins certains aménagements pour lesquels, selon l'IATA, la participation des gouvernements est indispensable. C'est pourquoi l'association opère un lobbying très actif auprès des gouvernements afin de faire valoir l'importance du secteur aéronautique et la nécessité de soutenir sa santé financière et sa viabilité. Parmi les mesures suggérées par l'association, citons, à titre d'exemple, la demande de sectorisation globale de l'aviation plutôt qu'une sectorisation par pays, un accès illimité aux marchés du *carbon offset*¹³ et aux marchés d'échange de quotas d'émission. Ce programme ambitieux est-il en mesure de répondre au problème que nous avons soulevé précédemment? Nous ne le pensons pas, et cela pour des raisons techniques, économiques et politiques.

Il faut savoir, que depuis les années soixante, et plus particulièrement après le premier choc pétrolier en 1974, la technologie aéronautique n'a jamais cessé de faire des progrès en améliorant le rendement thermique et le rendement de propulsion des moteurs, en réduisant les traînées «induites» et «de forme»¹⁴ des avions et en allégeant le poids total des avions par l'utilisation de matériaux composites. En poursuivant ces objectifs, elle a concouru à une diminution très importante de la consommation spécifique des avions et donc a réussi à réduire les émissions de GES par unité de poids transporté. Cependant, l'histoire prouve que ces progrès n'ont jamais eu pour effet, ni pour objectif d'ailleurs, de réduire la quantité de GES émis par les avions mais bien de réduire les coûts de production et donc de promouvoir un mode de transport devenu plus abordable. Cette démocratisation du transport aérien a eu pour effet une croissance du nombre de passagers transportés, depuis 1960, de 9% par an, soit 2,4 fois le taux de croissance moyen du

¹² Contrairement au protocole de Kyoto où l'année de référence pour l'application des objectifs de réduction des GES est 1990, le secteur aérien semble bénéficier d'un statut particulier puisque l'année de référence est 2005. Directive européenne 2008/CE

¹³ Le marché *carbon offset* consiste à investir dans des projets, à court ou long terme, dont le but est de réduire les émissions de GES. Par exemple, certaines compagnies proposent à leurs passagers de participer à des projets de production d'énergie verte afin de compenser les émissions provoquées par leur voyage en avion. L'unité de mesure est naturellement la même que celle utilisée pour les émissions et s'exprime en tonnes de CO₂.

¹⁴ La «traînée induite» et la «traînée de forme» sont les deux principales composantes de la traînée totale pour un avion subsonique. La traînée induite est produite par les tourbillons dépressionnaires qui se forment en bout d'aile et peut être réduite par l'adjonction, en bout d'aile, d'une dérive verticale («wing-let»). La traînée de forme est produite par la résistance de la cellule de l'avion et des ailes à l'écoulement de l'air. Elle peut-être réduite, notamment, par l'utilisation de matériaux qui améliorent l'écoulement laminaire de l'air.

Produit intérieur brut¹⁵ (PIB). Autrement dit, les progrès technologiques permettent de réduire les émissions de GES par unité de charge payante transportée mais ne concourent pas à une diminution globale des émissions de GES étant donné que la réduction des coûts qui accompagne les progrès technologiques ne fait que stimuler la demande, elle fait donc croître le volume total des vols et, par conséquent, la quantité totale de GES émis par les avions.

A défaut d'une régulation, le marché du transport aérien se développera en fonction de l'équilibre entre l'offre et la demande. Entre 1998 et 2002, l'augmentation des voyages domestiques au Royaume-Uni a connu une hausse de 550%, soit un total de treize millions de mouvements de passagers en 2002¹⁶ ; cela représente deux mouvements par habitant par an pour le Royaume-Uni. En appliquant ce même rapport à un pays comme l'Inde, partant du principe que les Indiens devraient avoir le même droit à voyager que les citoyens britanniques, cela nous donnerait quelques deux-cents millions de mouvement par an, rien que sur le réseau domestique. Or, les caractéristiques géographiques de l'Inde en font un candidat idéal pour un développement important du trafic aérien du fait de sa configuration (géographique) et du faible développement des infrastructures routière et ferroviaire. Cela donne une idée de la marge de progression du secteur aérien domestique en Inde.

Cependant, cette croissance prévisible ne se limite pas aux pays en voie de développement mais concerne également les pays développés puisque, entre 1990 et 2000, la quantité de GES émis par le secteur aérien au Royaume-Uni a tout simplement doublé¹⁷, sans compter que le trafic aérien devrait encore doubler entre 2000 et 2050, si rien n'est fait¹⁸ et que les effets des GES émis en altitude pourraient être jusqu'à quatre fois supérieurs¹⁹ à ceux émis à la surface de la Terre. Tous ces éléments montrent, si besoin est, qu'il est peu crédible d'anticiper une réduction significative des GES émis par les avions au niveau mondial²⁰ grâce aux progrès technologiques et à une régulation par le marché, comme l'ambitionne l'IATA.

Par conséquent, soit on considère que le secteur aérien est dispensé, pour des raisons qu'il faudrait pouvoir justifier, de poursuivre les mêmes objectifs de réduction de GES que les autres secteurs de l'industrie; soit il y a une contradiction entre l'objectif - une réduction des GES dans le secteur aérien - et ce que l'on fait - permettre un développement important du trafic aérien qui se traduira inmanquablement par un accroissement des émissions de GES. Comme si, conscients des

¹⁵ PENNER J. E. etc ; Rapport spécial du GIEC : *L'aviation et l'atmosphère planétaire*, Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat.

¹⁶ CAIRN S., NEWSON C., « Predict and Decide, Aviation, Climate Change and UK policy », in *Environmental Change*, University of Oxford, 2006. Table 3.2 Changes in the number of passenger movement through UK airports (in millions)

¹⁷ idem

¹⁸ idem

¹⁹ PENNER J. E. etc ; Rapport spécial du GIEC : *L'aviation et l'atmosphère planétaire*, Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat.

²⁰ «Les émissions totales de l'aviation ont augmenté car la demande accrue de transport aérien a progressé plus vite que les réductions dans les émissions spécifiques dues à des améliorations constantes de la technologie et des procédures opérationnelles. S'il n'y a pas de restriction de la demande, il est à prévoir que le trafic de passagers augmentera dans des proportions plus grandes par rapport au PIB durant la période évaluée dans le présent rapport». idem

problèmes liés au réchauffement climatique, nous décidions d'adopter une attitude responsable en nous déplaçant moins souvent avec notre voiture et plus souvent au moyen des transports en commun, ou à vélo; remplaceront nos ampoules à incandescence par des ampoules économiques, et, en même temps, soutenir que nous pourrions voyager en avion aussi souvent qu'il nous plaît, sans aucune restriction, même si cela se traduirait par une augmentation nette des émissions de GES. Cette situation est, nous semble-t-il, intenable si nous voulons rester cohérents avec un objectif de réduction globale des émissions de GES, sans générer de distorsion entre les différents secteurs de l'industrie.

Le défi majeur, qui est au coeur même du problème éthique dont il est ici question, est de pouvoir concilier efficacité et équité. Efficacité dans la réduction des émissions de GES et équité - non seulement dans la distribution des coûts d'adaptation, de transition, mais aussi équité dans l'accès à un bien social devenu plus problématique. En effet, supposons que le monde soit composé de deux pays - un pays développé et un pays en voie de développement. Supposons également, pour plus de simplicité, que la distribution du trafic aérien global soit de 80% pour le pays développé contre 20 % pour le pays en voie de développement. Les perspectives de croissance du trafic aérien dans ces deux pays sont importantes, même si le profil de l'utilisateur n'est pas le même dans les deux pays (vols essentiellement touristiques >< vols d'affaires, vols cargo,..) D'un autre côté, supposons que nous soyons obligés de réduire de 50% le nombre global de vols pour respecter les objectifs de Kyoto. Dans ce cas, l'expansion prévue du trafic aérien dans le pays en voie de développement ne pourrait se faire que moyennant une diminution drastique de trafic dans le pays développé, ce qu'il acceptera difficilement de faire. De même, s'il faut préserver l'activité économique du pays développé, comme le défend IATA, il faudra, au minimum, restreindre la croissance du trafic aérien dans le pays en voie de développement, ce qui signifie un ralentissement de sa croissance économique, ce qu'il considérerait assurément comme une injustice puisque cela signifie également un ralentissement de l'amélioration des conditions de vie pour sa population²¹ que se trouverait ainsi réduite, voire stoppée. D'où la question: qui, alors, doit réduire son usage de l'avion ou qui doit renoncer à le prendre, et sur quelles bases?

Mais si nous appliquons une restriction à l'usage d'un bien qui serait reconnue comme nécessaire, alors il faudra également déterminer une base normative qui permettra d'en fixer les modalités. La première idée qui vient à l'esprit, c'est l'application d'une taxe sur le prix des billets afin de réduire la demande. Cependant, cela conduit rapidement à une impasse pour des raisons économiques et politiques.

«In brief then, there are a number of reasons why commentators argue that economic mechanisms intended to reduce the demand for aviation by making flying more expensive – are likely to be ineffective. These include the fact that the cost of aviation tickets is determined by many things (such that one measure – like fuel tax – would only have a partial effect); the fact that other factors – including other holiday costs and macro-economic factors like GDP – also affect demand; a belief that only major price rises would be sufficient to make a difference but are politically impossible; and the fact that other,

²¹ Le développement du secteur aérien, à l'instar des autres secteurs économiques, a pour effet d'augmenter le bien-être général même si sa répartition de celui-ci ne se fait pas de manière égale. Par conséquent, freiner le développement d'un secteur a l'effet inverse, ce qui est d'autant plus dommageable que le PIB du pays concerné est faible par rapport aux autres.

external trends are likely to cause air fares to fall, thereby offsetting or masking price increases caused by economic policy measures.»²²

Cela ne veut pas dire que l'application d'une taxe n'aurait aucun effet ou que son efficacité serait nulle, mais elle serait, en tout cas, trop faible pour suffire comme unique instrument. De plus, il nous faudrait encore définir à qui elle s'applique, et comment? Si nous voulons infléchir de manière significative la demande, nous devons appliquer une taxe élevée. Or, si nous voulons que cette taxe soit universelle, puisque le problème est mondial, alors cela veut dire que les pays en voie de développement seraient plus pénalisés dans la mesure où leurs citoyens auraient plus de difficultés à s'acquitter de cette taxe élevée que les citoyens des pays développés. Et si le montant de la taxe est déterminé par des indicateurs tels que le PIB ou de l'IDH²³ afin de tenir compte des disparités dans les capacités financières, cela ne ferait que confirmer la nécessité d'un accord politique entre les Etats et donc de déterminer les critères d'une juste distribution des coûts et des avantages.

Cet pourquoi nous pensons que la recherche des critères normatifs susceptibles de nous éclairer dans la difficile tâche de distribuer les avantages et les coûts, dans le transport aérien, est la condition de possibilité de déboucher sur un accord de coopération global, sans lequel il sera impossible d'atteindre les objectifs de réduction de GES au niveau global. Nous avons, dans une première étape, tenté de démontrer que les progrès technologiques, censés réduire les émissions de GES dans le secteur aérien, ne seront pas suffisants et qu'il faudra limiter d'une manière ou d'une autre l'expansion prévue dans ce secteur. Nous devons maintenant aborder la question du droit en nous demandant s'il existe un droit fondamental de prendre l'avion et, dans cette hypothèse, s'il n'est pas attentatoire à d'autres droits puisque nous savons, par ailleurs, que l'usage de l'avion produit également des effets préjudiciables²⁴.

Autrement dit, qui peut prétendre au droit de prendre l'avion et sur quelles bases peut-on prétendre à l'existence d'un droit fondamental de prendre l'avion? Quel serait le fondement d'un tel droit dans le sens de pouvoir prendre l'avion sans contraintes, en toute liberté? Il s'agit ici du versant négatif de la liberté, et le droit correspondant est celui de pouvoir jouir de la propriété de soi et du fruit de son travail sans entraves.

La question du droit

Nous considérons comme acquis le fait qu'il ne sera pas possible de maintenir une forte croissance mondiale du secteur aérien parallèlement à une décroissance de niveau de GES émis par les avions. Dès lors, à moins de soutenir que les autres secteurs de l'industrie devront compenser ce déficit par le biais d'un marché d'échange ou d'un marché *OFFSET*, alors il faudra nécessairement réduire le

²² CAIRN S., NEWSON C., « Predict and Decide, Aviation, Climate Change and UK policy », in *Environmental Change*, University of Oxford, 2006.

²³ L'indice de développement humain, ou IDH, est un indice statistique composite, créé par le programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) en 1990 pour évaluer le niveau de développement humain des pays du monde.

²⁴ «The impacts of climate change are already causing migration and displacement. Although the exact number of people that will be on the move by mid-century is uncertain, the scope and scale could vastly excède anything that has occurred before. People in the least developed countries and island states will be affected first and worst.» WARNER K. etc ., *In search of a shelter, Mapping the Effects of Climate Change on Human Migration and Displacement*, Earth Institute of Columbia University, 2009.

volume total des vols en avion. Et si le nombre de vols en avion doit effectivement diminuer dans une situation où la demande explose, la question qui vient tout naturellement à l'esprit est de savoir qui pourra encore prendre l'avion et qui devra y renoncer? S'agit-il de définir un plafond global à répartir entre tous les pays? Quelle serait alors la clef de répartition et sur quelles bases? Applique-t-on un coefficient de réduction aux niveaux actuels d'émission par pays? Dans ce cas, les pays développés seraient les bénéficiaires au détriment des pays en voie de développement qui devraient se contenter, pour certains d'entre-eux, d'un embryon de secteur aérien. Nous savons que le protocole de Kyoto ne prend pas en compte les émissions de GES du secteur aérien²⁵, mais la difficulté dont il est question apparaît déjà très clairement dans la répartition des objectifs et des échéances en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre²⁶ du protocole de Kyoto. Ce sont en effet les pays les plus industrialisés qui sont censés réduire leurs émissions de GES alors que les pays en voie de développement ne se voient attribuer aucun plafond afin de ne pas compromettre leur développement économique. Et c'est justement à cause de cette absence d'engagement de la part de pays comme l'Inde ou la Chine, qui risquent par ailleurs de devenir, à terme, les plus gros émetteurs de GES, que les Etats-Unis d'Amérique ont refusé de ratifier le protocole de Kyoto.

Cela veut-il dire que les pays en voie de développement n'auraient aucune limite d'émission de GES et, par conséquent, aucune limitation à l'expansion de leur secteur aérien sur leur territoire? Ou bien que leur niveau d'émission pourrait croître à concurrence du niveau d'émission de GES des pays développés? Mais quels seraient alors les indicateurs qui permettraient de déterminer une équivalence, et une équivalence de quoi? Un droit d'émission de GES égal par tête? Un plafond dérivé en fonction du PIB ou du niveau de bien-être? Et même si on considère l'hypothèse d'un plafond global à partir du point de convergence des courbes d'émission²⁷, décroissante pour les pays industrialisés et croissante pour les pays en voie de développement, le niveau ainsi obtenu serait-il encore compatible avec les objectifs du protocole de Kyoto? A moins de fixer, dès le départ, un plafond, valable pour tous les pays, mais cela suppose un accord global et cela n'existe pas à ce jour. La situation nous semble d'autant plus difficile que les perspectives d'expansion du secteur aérien, même si c'est dans une moindre mesure, concernent également les pays développés et que personne ne semble prêt à réévaluer cette situation pour le moins paradoxale.

Revenons à la question du droit fondamental de prendre l'avion et notons que cette question concerne aussi bien le versant positif du droit que son versant négatif. Le versant négatif du droit de prendre l'avion consiste dans le fait de voyager en avion sans contrainte, c'est-à-dire aussi souvent qu'on le souhaite, dans la mesure des ses moyens financiers. C'est le cas aujourd'hui si nous excluons les restrictions de liberté de mouvement qui seraient imposées à quelqu'un pour des raisons politiques ou judiciaires, qui n'auraient rien à voir avec le mode de transport choisi puisqu'il n'existe aucune limite. Dans ces circonstances, limiter ce droit ne pourrait se justifier que si l'on

²⁵ Article 2, §3 du protocole de Kyoto

²⁶ Voir en annexe II: liste des pays repris dans l'annexe B du protocole de Kyoto

²⁷ Il s'agit d'un scénario qui consiste à dire que les pays développés devraient réduire leurs émissions de GES

parvient à prouver qu'il est attentatoire à un autre droit. En réalité le principe de la limitation du droit de prendre l'avion trouve son fondement dans l'esprit du protocole de Kyoto et de la nécessité de réduire les émissions de GES dans la mesure où ceux-ci sont une des causes reconnues du réchauffement climatique.

Donc, la limitation du droit de prendre l'avion découle naturellement de la nécessité d'un plafond mais ce dernier n'épuise pas la question du dommage occasionné par l'usage de l'avion, c'est-à-dire l'exercice du droit de le faire sans contrainte. Les dommages causés par le réchauffement climatique sont perceptibles auprès des populations les plus défavorisées. Il semble donc logique que, dans la mesure où la limitation d'un droit ne serait pas suffisant à préserver autrui d'un dommage causé, l'usager limite l'usage de son droit ou compense la victime.

Dans cet esprit, il serait donc légitime de penser que l'usage de l'avion, même de manière limitée, devrait faire l'objet d'une taxe, à titre de dédommagement, au bénéfice de ceux qui souffrent des effets néfastes, à savoir les externalités. Nous n'aborderons pas ici la question complexe d'une identification précise des victimes ni de l'estimation du dommage ou du coût à supporter, ce n'est pas l'objet de notre travail. Une des difficultés d'une telle opération consisterait notamment à savoir faire la distinction entre choix et circonstances²⁸ pour évaluer la légitimité d'un dommage subi.

Olivier Godart²⁹ a raison de faire remarquer que les circonstances naturelles favorables, dont on peut bénéficier à un moment donné, ne sont pas un droit en soi. Autrement dit, les Bengalis ne peuvent pas prétendre pouvoir vivre tranquillement et indéfiniment sur des terres exposées à une montée du niveau de la mer, mais cela disqualifie-t-il *de facto* toute revendication de préjudice subi? Si cette perte de conditions favorables n'est pas un fait naturel mais est imputable à un tiers, alors on peut légitimement lui opposer le dommage que l'on a subi, ce qui est le cas, du moins pour une partie, des effets néfastes causés par le réchauffement climatique.

Ainsi, le droit de prendre l'avion, dans le sens d'absence de contrainte de le faire, ne peut faire l'impasse sur le coût des externalités qui devraient alors, selon le principe du pollueur payeur, être prises en charge par l'usager. Une des questions que nous aurons à examiner, tout au long de notre travail, sera précisément la distribution équitable du coût des externalités.

Nous devons encore examiner la question de savoir qui peut prétendre à un accès à l'avion comme moyen de transport sachant que le nombre de vols devrait, à terme, être réduit. Sur quelle base peut-on prétendre à avoir le droit de prendre l'avion et existe-t-il un droit fondamental de prendre l'avion?

Peut-on comparer le droit de prendre l'avion au droit de l'accès à l'eau?

Le droit fondamental à l'eau, contrairement à l'opinion commune, n'a pas toujours été explicite mais inféré à partir d'autres droits tel que le droit au respect de la vie privée et familiale. Il aura fallu attendre le 28 juillet 2010 pour voir l'Assemblée générale des Nations Unies adopter, à New

²⁸ GOSSERIES A., « Egalitarisme cosmopolite et effet de serre » in *Changement climatique n° 5*, Iddri, 2006.

²⁹ GODART O., introduction, GOSSERIES A., « Egalitarisme cosmopolite et effet de serre » in *Changement climatique n° 5*, Iddri, 2006.

York, une résolution qui reconnaît le droit fondamental à l'eau et à l'assainissement.

«Le droit à l'eau ne figure pas comme tel dans la convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (Rome, 1950). Toutefois ce droit peut être inféré du droit au respect de la vie privée et familiale y compris le domicile (art 8)» On peut lire dans l'Observation générale que : *"le droit à l'eau garantit à chaque être humain de disposer pour son usage personnel et domestique d'une eau abordable, en quantité suffisante, de qualité acceptable et à laquelle il peut facilement accéder³⁰".*

Comme on peut le constater, ce texte, qui est antérieur à la résolution des Nations Unies, ne se réfère pas à l'eau en général mais à une *«quantité suffisante»* pour satisfaire les besoins considérés comme vitaux et nécessaires. Cela dit, la notion de *«besoins essentiels»* n'est pas univoque; certains textes ne reconnaissent que la partie qui est indispensable à la survie alors que d'autres reconnaissent l'importance d'une hygiène et un confort minimums. Dans ce dernier cas, la notion de besoins vitaux est étendue de façon à préserver la dignité humaine. L'introduction des conditions de vie dans l'évaluation des besoins étend ainsi la notion de besoin vital à celle d'utilité, et le droit d'accès à l'eau ne se compose plus seulement d'une dimension de nécessité mais également d'un argument de confort minimum correspondant à ce que l'on pourrait définir une notion d'utilité marginale forte; la possibilité d'avoir un petit potager, quelques animaux domestiques en sont des exemples³¹.

Il y a donc, au sein de ce droit fondamental à l'eau, trois niveaux qu'il convient de distinguer. Le premier est un niveau de survie; il concerne la quantité dont nous avons besoin pour survivre et ne représente qu'une portion infime de la quantité totale d'eau qui est effectivement utilisée, notamment dans les pays industrialisés. En France, cette quantité représente 6% si on exclut l'eau utilisée par les centrales électriques et seulement 2% si on considère la totalité de l'eau consommée³². En ce sens, le droit fondamental à l'eau souffre de peu d'objections. Il y a également la dimension d'un accès garanti pour tous à des conditions acceptables³³. L'eau ne peut être régulée par le marché seul, et l'accès à tous doit être garanti. Il doit, par ailleurs, subsister une priorité lexicographique pour les besoins vitaux, et ceux qui correspondent au maintien d'un niveau minimum de dignité humaine sur l'usage industriel et de loisir tel que le remplissage des piscines.

Toutefois ces deux dimensions n'épuisent pas la question du droit fondamental à l'eau. Même si ce droit est accessible à tous, il ne faut pas que l'appropriation des ressources par certains compromette demain l'accès à de l'eau en suffisance pour tous. Cette dimension traite de la responsabilité de la gestion des ressources naturelles et concerne tant la responsabilité intergénérationnelle que les risques de pénurie à moyen terme. En effet, ce n'est pas parce que tout le monde aurait accès à une quantité suffisante d'eau pour vivre que le problème du droit d'accès à l'eau serait clos. Le droit d'accès implique également la question de la distribution ou, si on préfère,

³⁰ Smets, H., *Le droit à l'eau*, Académie de l'eau, Paris, 2002

³¹ idem

³² idem

³³ idem

la question de l'appropriation des ressources naturelles. Par exemple, l'eau qui est pompée sur les plateaux du Golan par Israël met les Palestiniens en difficulté par rapport à leurs besoins en eau. Sans entrer dans un débat politique extrêmement complexe, la question qui se pose est de savoir comment répartir des ressources naturelles limitées. A qui appartiennent-elles et est-il acceptable que l'usage de ces ressources naturelles par certains, compromette l'accès à ces mêmes ressources pour d'autres? Autrement dit, si la quantité totale d'eau disponible est finie, comme c'est le cas pour les nappes fossiles, alors on ne peut négliger cette dimension puisque l'idée d'un droit fondamental d'accès à l'eau suppose, implicitement, que toute action volontaire qui compromettrait les conditions d'accès à l'eau de ceux qui y ont droit serait alors une violation de ce même droit.

Mais peut-on sérieusement comparer le droit fondamental d'un accès à l'eau à un hypothétique droit de prendre l'avion? L'eau est un besoin vital alors que nous pouvons très bien vivre sans prendre l'avion, qui est plutôt généralement perçu comme un objet de loisir et de luxe. Pourtant, toutes les opérations aériennes n'ont pas pour but le divertissement. Il y a, par exemple, les opérations humanitaires aéroportées qui acheminent vivres et nourriture des populations vivant dans des zones inaccessibles à tout autre moyen de transport. Dans ces cas précis, le transport aérien devient vital, du moins pour un groupe donné d'individus. Comparé au droit de pouvoir disposer de l'eau, ce domaine opérationnel pourrait être assimilé au premier niveau du droit fondamental d'accès à l'eau que nous avons mentionné. Dans ce cas, l'objet du droit n'est pas ne se fonde pas sur l'instrument lui-même - l'avion - mais sur sa finalité: à quoi et à qui sert-il? Il y a, si nous parlons en termes d'émission de CO₂, une distinction à faire entre émissions de luxe et émissions de subsistance. Prendre des vacances n'est pas vital au sens propre du terme comme c'est le cas de l'accès à l'eau, et voyager par avion dans le cadre de ses vacances non plus. D'un autre côté, l'avion peut sauver des vies et en tant que bien d'utilité sociale il contribue à une amélioration des chances de bien-être en désenclavant certaines régions difficiles d'accès autrement que par les airs. Dès lors l'assimilation de l'avion - comme moyen de transport - à un bien de luxe ne tient pas à l'objet lui-même ou à ce qu'il est possible d'en faire - voyager dans les airs - mais dépend plutôt de l'utilisation qui en est faite. Par exemple, le transport par avion d'un greffon, entre Amsterdam et Bordeaux, semble justifié compte tenu de la distance et de la contrainte de temps qu'impose ce type de transport, alors que la livraison, entre ces mêmes villes, de matériel médical peut très bien se faire par chemin de fer ou par la route. Néanmoins, la même situation sur un autre continent, par exemple entre les villes de Kinshasa et de Goma, au Congo, justifie l'usage de l'avion dans les deux cas tout simplement parce que les infrastructures routières ne permettent pas de répondre aux besoins en approvisionnement du seul dispensaire situé à plusieurs centaines de kilomètres.

On comprend, intuitivement, que les «city trips³⁴» n'ont pas la même valeur, en termes d'utilité, qu'un vol ambulatoire ou un vol de transport de vivres vers des zones sinistrées. Les «city-trips» sont des biens que l'on trouve sur le marché et dont la spécificité est qu'ils ne sont pas conçus pour répondre à un besoin mais plutôt pour stimuler une demande.

³⁴ Les «city-trip» sont des voyages en avion, à destination de grandes villes européennes, proposés à des prix très modestes et qui incluent une ou plusieurs nuits d'hôtel. Il s'agit d'une stratégie commerciale conjointe entre les compagnies aériennes et des chaînes d'hôtels désireuses de réduire leurs coûts en proposant, à des prix alléchants, leur capacité en sièges-avions et de chambres d'hôtel excédentaires.

En résumé, nous avons vu qu'il est possible de trouver une similitude entre le droit d'accès à l'eau et le droit de prendre l'avion tant que nous restons dans le domaine des besoins vitaux. Au delà, cela devient plus compliqué et dépend de la valeur que nous pourrions accorder à l'utilité de voyager en avion: faire du tourisme et désenclaver des régions pauvres ne présentent pas la même utilité si nous considérons le choix qu'il faudrait faire sous l'angle d'un accroissement du bien-être. Il s'agirait ici de pouvoir faire la distinction entre émissions de luxe et émissions de subsistance. Mais comment et sur quelles bases?

Dans ce premier chapitre, nous avons vu que la question du droit fondamental de prendre l'avion implique aussi bien la répartition des dommages causés par les GES émis par les avions que la répartition de l'accès à un bien social. Cette double dimension renvoie la question aux domaines de la justice interactive - les externalités - et de la justice distributive - les externalités et l'accès à un bien social, l'avion. Il est peu vraisemblable qu'une seule théorie de la justice soit à même d'apporter une réponse définitive, voire simplement satisfaisante, à un problème aussi complexe. C'est pourquoi l'objectif de ce travail consistera à chercher une axiologie capable de concilier efficacité et équité dans l'hypothèse d'une nécessaire réduction du nombre de vols, en avion, dans le monde.

Pour y parvenir, nous travaillerons sur deux axes. Le premier axe consistera à interroger deux théories de la justice, le suffisantisme et le libertarisme de gauche, sur ce qu'elles peuvent nous dire sur un hypothétique droit de prendre l'avion. Cette question, nous l'examinerons dans un premier temps à un niveau local, au sein d'une petite communauté fictive de trois personnes, l'idée étant de réduire la complexité du problème en travaillant avec un nombre réduit de variables. Et puisque cette petite communauté fictive nous servira dans les deux prochains chapitres, disons qu'elle ressemble à un modèle de société occidentale. Elle comprend, évidemment, une compagnie aérienne dirigée par John Boeing, qui baigne dans l'euphorie : ses affaires sont florissantes, les clients se multiplient, les perspectives d'expansion sont heureusement influencées par un marché porteur. Parmi les utilisateurs les plus importants de cette compagnie, figure Frequent Flyer, le chef d'une entreprise spécialisée dans l'import-export ; l'avion constitue le moyen de transport le mieux approprié à son activité, et la collaboration avec la compagnie de John Boeing se révèle de plus en plus fructueuse. L'un et l'autre incarnent la modernité dans les relations commerciales, et les fruits de leur activité en témoignent.

Les menaces de restriction et de contrôle du trafic aérien ne les préoccupent pas outre mesure parce qu'ils sont convaincus que le temps joue en leur faveur et que les tergiversations politiques leur permettront d'exercer impunément leurs activités de longues années encore. Bien loin de ces débauches d'énergie capitaliste, un écologiste convaincu, Martin Sheep, a décidé de mettre ses convictions à l'épreuve de la réalité. Il a quitté ce que l'on appelle communément la civilisation, choisi un lieu retiré où concrétiser son utopie, acheté des moutons et lancé un petit élevage. Il vit aujourd'hui dans une région semi-désertique, au pied d'un glacier, peine à joindre les deux bouts mais se trouve en accord avec ses options philosophiques. Le troupeau lui assure la subsistance grâce à la laine et à la viande qu'il vend à des intermédiaires locaux, sans se soucier de ce qu'ils en font ensuite. Son horizon s'est rétréci à ce que ses yeux découvrent chaque matin et il n'a, à ce jour,

aucune préoccupation quant à la conjoncture mondiale. Il vit caché, et donc heureux.

Ensuite nous ferons le même examen à un niveau global en considérant, de manière artificielle, que le monde n'est composé que de deux Etats, le Royaume-Uni et l'Inde. Au niveau global, le choix du Royaume-Uni et de l'Inde tient au clivage qui existe entre ces deux pays dans le développement, actuel et à futur, du secteur aérien et qui est représentatif de la distribution du secteur aérien au niveau mondial.

CHAPITRE II

QU'EST-CE QUE LE SUFFISANTISME PEUT NOUS DIRE SUR LE DROIT DE PRENDRE L'AVION?

Dans le cadre des objectifs du protocole de Kyoto, les réductions nécessaires de GES, notamment dans le secteur du transport aérien, font de l'avion un bien social dont la rareté ira croissant au cours des prochaines décennies³⁵. Si nous gelions la répartition des vols entre les différents pays, telle qu'elle existe aujourd'hui, nous constaterions un nombre plus élevé de convives à table que de parts de gâteau ! Dans une telle perspective nous pourrions être tentés par une approche égalitariste, partant de l'idée que tous devraient avoir le même droit d'accès à l'avion. Mais cette intuition égalitariste est plus à considérer par rapport à l'idée d'un droit égal pour tous à bénéficier d'une atmosphère de qualité, si nous en considérons les effets néfastes, qu'à un accès à un bien dont l'usage appartient plus au monde du loisir qu'à celui de la nécessité³⁶. Pourtant, nous pensons qu'une approche égalitariste, du moins comme premier choix théorique, n'est pas à même de rendre compte du problème d'une distribution équitable, et cela pour deux raisons. La première concerne la distribution des coûts - des externalités - alors que la seconde concerne la distribution de l'accès à l'avion comme moyen de transport. En effet, il semble juste de dire que ceux qui ne prennent pas l'avion ne devraient pas subir le coût des externalités sous forme de diminution de bien-être. La seconde tient à la perte d'utilité agrégée dans le cas d'une répartition de l'accès à un bien social, de façon purement égalitaire ainsi que l'écrit H.Frankfurt:

«When resources are scarce, so that it is impossible for everyone to have enough, an egalitarian distribution may lead to disaster.»³⁷

En effet, si nous divisons le nombre d'heures de vol effectuées par les ressortissants anglais au cours de l'année 2005³⁸, et que nous en distribuons une part égale à chaque habitant du pays, comme quota individuel d'émission de GES dans le transport aérien, nous aurions comme résultat un temps de vol qui réduirait l'utilité agrégée par rapport à une distribution inégale. Chaque habitant aurait droit à une heure et demie de vol ce qui serait manifestement insuffisant pour un homme d'affaires et trop pour quelqu'un qui éprouve de l'aversion pour l'avion.

En revanche, deux arguments plaident en faveur du suffisantisme. Dans la mesure où le trafic aérien participe au réchauffement climatique, il affecte l'accès aux besoins de base des populations les plus pauvres, ce qui implique, d'un point de vue suffisantiste, le besoin de réduire le trafic aérien. Ensuite, si l'usage de l'avion doit être limité, alors il s'agira de savoir qui peut encore prendre l'avion et selon quels critères? Existe-t-il un besoin de base de prendre l'avion?

Ce qui distingue le suffisantisme des autres théories de la justice, c'est que le suffisantisme ne considère pas comme un problème moral le fait que certains possèdent plus que d'autres mais que

³⁵ Cf «*Aviation and climate change*», European commission

³⁶ Référence à la différence entre les émissions de CO2 liées à des activités nécessaires à la subsistance et celles qui ne le sont pas ou du moins pas de manière générale. Cf. A.Gosseries.

³⁷ Frankfurt, H., «*Equality as a Moral Ideal*»

³⁸ Predict and decide: citer le texte

certains n'aient pas assez, déniaient ainsi toute importance aux thèses égalitaristes ou prioritaristes au-delà d'un seuil minimum. Le suffisantisme se présente, dès lors, comme une théorie de justice distributive complémentaire à l'égalitarisme et au prioritarisme en prônant un prioritarisme radical au profit de ceux qui se trouvent au dessous d'un seuil considéré comme suffisant, et en veillant à ce qu'un maximum de personnes aient atteint un seuil suffisant sans se préoccuper de la forme de distribution au-delà de ce seuil, même si certains reçoivent plus que d'autres.

«With respect to the distribution of economic assets, what is important from the point of view of morality is not that everyone should have the same but that each should have enough. If everyone had enough, it would be of no moral consequence whether some had more than others.»³⁹

Il faudra alors considérer deux niveaux dont le premier concerne le seuil suffisant des besoins de base et le second le seuil suffisant d'accès à un bien social dont il devient nécessaire de réduire l'accès afin de garantir le premier seuil. Parmi les arguments exposés par P.Casal en faveur du suffisantisme, c'est probablement l'argument de rareté qui offre la piste de réflexion la plus prometteuse:

Under conditions of scarcity, then, an egalitarian distribution may be morally unacceptable. Another response to scarcity is to distribute the available resources in such a way that as many people as possible have enough or, in other words, to maximize the incidence of sufficiency.

Le suffisantisme semble plus prometteur pour dépasser les limites d'une approche égalitariste qui, en situation de rareté, conduit à une perte d'utilité agrégée.

«An egalitarian distribution will almost certainly produce a net loss of aggregate utility whenever it entails that fewer individuals than otherwise will have, with respect to some necessity, enough to sustain life- in other words, whenever it requires a larger number of individuals to be below the threshold of survival. Of course, a loss of utility may also occur even when the circumstance involve a threshold that does not separate life and death»⁴⁰

En revanche, il sera plus délicat de déterminer un seuil suffisant d'usage de l'avion. L'idée centrale du suffisantisme est de ne laisser personne au dessous d'un seuil suffisant mais, fondamentalement, il se réfère à un seuil de «privation», ce qui reste vague et ambigu lorsqu'il d'agit d'un bien tel que l'avion. Un homme riche, vu par le pauvre, pourrait très bien se sentir dans une situation de privation aiguë s'il se voit contraint de réduire sa consommation de protéines animales à deux cents grammes de volaille par semaine alors qu'il avait l'habitude de manger un *T-bone steak* tous les jours. Bien entendu, on peut imaginer le seuil de pauvreté - le seuil de la dignité humaine -, mais il s'agit plutôt d'un seuil de privation par rapport à des biens de première nécessité plutôt que d'un seuil suffisant pour des produits de luxe comme le parfum ou encore le caviar.

De plus, la détermination du seuil n'est pas nécessairement la même pour tout le monde car la fonction d'utilité de l'avion est variable. En effet, ainsi que l'explique H.Frankfurt, bien que l'utilité marginale d'un bien ait une tendance générale à diminuer, nous ne pouvons en inférer que la valeur de cette dernière est la même pour tout le monde. Plusieurs facteurs entrent en compte dont, par exemple, la valeur que chacun accorde à l'unité supplémentaire qu'il peut acquérir.

Mais y a-t-il un sens à parler de « seuil suffisant » pour un bien social - l'avion - dont l'usage

³⁹ Frankfurt, H., «*Equality as a Moral Ideal*»

⁴⁰ idem

appartient plus au monde du loisir et qui donc, du point de vue d'un suffisantiste, fait partie d'une sphère dépassant le domaine auquel il s'intéresse dans le cadre de la justice distributive *starvation level*. Nous pensons pouvoir répondre par l'affirmative pour deux raisons. Tout d'abord, ce n'est pas parce que l'avion est principalement utilisé à des fins de loisirs, et donc assimilable à un objet de luxe, dans le sens où il ne fait pas partie des biens de première nécessité au sens courant du terme, qu'il est, en soi, un objet de luxe. Faire voler un avion coûte cher, mais il peut contribuer à satisfaire des besoins de base dans le cas de vols humanitaires ou de protection civile. L'usage de l'avion peut être qualifié de voyage de luxe si le voyage lui-même en est un (dans le sens : non nécessaire, superflu, qui peut être fait avec moins de moyens...) ou si l'utilisation de l'avion, pour effectuer un voyage particulier, relève plus d'un choix que l'on fait que d'une circonstance que l'on ne choisit pas. Par exemple, voyager en avion d'Anvers à Amsterdam, de Liège à Bruxelles ou encore de Bruxelles à Strasbourg, comme le font les parlementaires européens, ne relève pas d'un besoin réel. L'objectif de ce chapitre est d'examiner comment le suffisantisme peut nous apporter des éléments de réponse dans une opération de répartition équitable des coûts d'adaptation consécutifs au réchauffement climatique (justice interactive) et de distribution équitable des droits d'accès à un bien social (justice distributive). Quelle compensation offrir à ceux dont la situation se trouve dégradée au point de ne plus avoir accès aux biens de première nécessité et, ensuite, comment s'assurer qu'un maximum de personnes accèdent en suffisance à un bien social ?

Dans la première partie de ce chapitre, nous allons exposer ce qui, dans le suffisantisme, est susceptible d'apporter des réponses au problème de la distribution d'un bien social mais également d'en identifier les limites. Ensuite, dans une deuxième partie, nous tenterons une application locale des principes suffisantistes à la problématique de la distribution du droit d'accès à l'avion ainsi qu'à la répartition du «fardeau» des externalités du transport aérien. Enfin, nous tenterons une simulation globale en examinant la distribution possible entre deux Etats, l'Inde et le Royaume-Uni. Ce choix spécifique tient à ce qui est le coeur du problème éthique, à savoir qu'il ne se limite pas à rendre compte de l'accessibilité à un bien social et à sa distribution équitable mais veut plutôt examiner comment répartir les contraintes d'un accès limité ainsi que le coût des transferts que cette (re)distribution engendre. Or les pays développés et les pays tels que l'Inde, connaissent des différences énormes tant au niveau du développement actuel du secteur aérien que dans ses perspectives au cours des vingt prochaines années.

La limitation de cette approche globale à deux acteurs s'explique par le choix d'un réductionnisme méthodologique qui a pour avantage de simplifier la lecture d'une application des principes suffisantistes à une situation globale sans effacer les différences fondamentales qui existent entre les différents acteurs, notamment les différences socio-économiques. Nous examinerons de manière concrète comment les différentes approches en matière de distribution des quotas proposées par différents groupes de pression peuvent ou non s'accorder avec les principes suffisantistes.

1. Le suffisantisme comme théorie de justice distributive

Comme l'introduction cherche à le faire apparaître, le suffisantisme, dans une version pure, se distingue essentiellement des autres théories de justice distributive, telles que l'égalitarisme ou le

prioritarisme, par son désintéret vis-à-vis des inégalités qui peuvent subsister au-delà d'un seuil considéré comme critique, pour autant que le plus défavorisé ait atteint un seuil minimum suffisant pour couvrir ses besoins essentiels⁴¹. Autrement dit, ce qui compte, ce n'est pas la suppression des injustices éventuelles en termes de distribution des chances et/ou des ressources, mais la garantie d'un seuil minimum aux plus démunis. En ce sens, le suffisantisme considère l'égalitarisme et le prioritarisme comme des théories incomplètes mais ne les rejette pas dès lors qu'elles ne mettent pas en péril le fondement de ses principes. Le principe suffisantiste s'articule autour d'une double thèse dont la branche positive défend l'idée d'un prioritarisme au bénéfice de ceux qui se trouvent au dessous du seuil de privation alors que le thèse négative rejette tout intérêt quant aux inégalités pouvant exister au-dessus de ce seuil critique, et considère donc comme dépourvue de tout fondement la tentative de l'égalitarisme ou du prioritarisme en vue de réduire ces inégalités⁴².

Parmi les arguments qui plaident en faveur du suffisantisme, Paula Casal⁴³ identifie les arguments de précarité, de rareté, de justice sociale et, enfin, d'efficience, talon d'Achille de l'égalitarisme⁴⁴. Le plus intuitif des quatre arguments est sans doute celui de précarité puisque, dans l'idée même du concept de «suffisance» il est celui qui concerne la couverture des besoins essentiels pour vivre, même si la quantification de ces besoins peut être, par ailleurs, sujette à discussion. L'important, pour un suffisantiste, n'est pas que certains aient moins que d'autres mais que certains aient trop peu.

La théorie suffisantiste, appliquée au droit de prendre l'avion, pose deux problèmes qui sont: la détermination du seuil - ce dernier étant propre à la théorie même et n'étant pas lié au un type de bien à distribuer et donc, a fortiori, à l'avion - et la quantification du bien. Contrairement au seuil minimum du besoin, pour lequel il existe des valeurs communément admises⁴⁵ - par exemple le besoin journalier en eau pour tout être humain -, le besoin de prendre l'avion, si tant est que nous puissions parler d'un besoin de manière générale, est variable d'une personne à l'autre et selon des critères différents. Les émissions de GES correspondant au «besoin de prendre des vacances» sur une île tropicale ne sont pas comparables, en termes d'utilité agrégée, aux émissions issues du transport par avion de biens de première nécessité en Haïti en janvier 2010.

De même, un city-trip effectué par un citoyen belge qui rêvait depuis très longtemps de visiter St-Petersbourg ne peut-être comparé au voyage à Moscou effectué par un célèbre immunologue participant à un congrès international sur la lutte contre le sida. Ceci met en évidence le problème de l'articulation entre le concept de «suffisance» par rapport à un besoin, souvent individuel, et le prix de la satisfaction, qui lui, sera, du moins en ce qui concerne les externalités, supporté collectivement. Il s'agira là de voir comment le suffisantisme répond à cet antagonisme entre justice

⁴¹ Casal, P., «Why Sufficiency is not enough», in *Ethics* 117, désormais cité CASAL.P, WSE

⁴² *ibidem*

⁴³ *ibidem*

⁴⁴ insertion de texte H. Frankfurt

⁴⁵ «*Cette quantité dépasse 40 litres par jour et par personne dans les villes des pays industrialisés mais reste bien inférieure à la quantité moyenne d'eau consommée par une personne à son domicile (de 100 à 200 litres par jour)*» Smets, H., *Le droit à l'eau*, Académie de l'eau, Paris, 2002

distributive et justice interactive. Boire de l'eau n'implique pas nécessairement la privation pour quelqu'un d'autre du même bien alors qu'entretenir un terrain de golf peut avoir des incidences sur l'agriculture locale en cas de pénurie d'eau. Il faut rappeler qu'un voyage en avion, même nécessaire, provoque toujours des émissions de GES qui sont dommageable⁴⁶.

1.2 Premier problème: identification du seuil

Le premier problème est sans conteste la détermination du seuil suffisant ; il y a tout d'abord un seuil correspondant au plafond maximum de GES émis par les avions. Il ne s'agit pas d'un «seuil minimum» dans le sens défini par le suffisantisme mais plutôt de celui qui détermine «l'enveloppe fermée » de quotas de CO₂ émis par les avions qu'il s'agit de répartir. Ce qui exacerbe la situation de rareté de l'avion comme bien social, créant ainsi une contrainte supplémentaire quant à la possibilité d'atteindre un seuil suffisant pour tous dans la phase ultérieure de distribution du droit d'accès. Il se pourrait, en effet, et c'est notre thèse dès lors que l'on prend un plafond d'émissions qui ne soit plus déterminé par les impératifs économiques mais par les conclusions du GIEC, que la quantité totale de GES allouée au secteur aérien ne puisse satisfaire la somme de tous les besoins situés au dessous d'un seuil que les usagers présents et à venir définiraient comme suffisant. A l'instar de l'exemple cité par H.Frankfurt, où un médecin ne possédant que cinq doses de médicaments pour soigner dix patients devra faire un choix pour savoir quels sont ceux à qui il va injecter la dose qui les sauvera d'une mort certaine, il faudra concilier suffisance et efficacité en faisant appel à une théorie de la justice de second rang telle, par exemple, que le prioritarisme.

Initialement, le seuil suffisantiste est déterminé par l'idée «d'avoir assez», encore faut-il se mettre d'accord sur le «assez de quoi»? Pour des biens essentiels, tels que l'eau, il existe des valeurs consensuelles : neuf litres pour les besoins vitaux et vingt-quatre litres pour un confort minimum⁴⁷. C'est moins évident lorsqu'on tente de l'appliquer au droit de prendre l'avion. Pourtant il existe également un domaine dans lequel l'usage de l'avion, et donc l'accès au transport aérien, est vital, à savoir les vols humanitaires et ceux liés à la protection civile, comme la lutte contre les incendies ou la recherche en mer.

Le fait est que, lorsqu'il s'agit de l'eau, le besoin d'eau pour survivre est réel et permanent; il est le même pour tout le monde, et tous les jours. En revanche, l'avion comme «bien permettant la préservation de la vie» est totalement contingent puisqu'il est lié à des situations d'urgence ; ce besoin existe mais potentiellement, voire de manière aléatoire et hypothétique. Un hélicoptère de la protection civile peut contribuer à sauver des vies humaines mais peut-être personne n'en aura-t-il aucun besoin pendant plusieurs mois, voire plusieurs années. Un tel besoin est vital mais contingent. Ce qui nous amène à faire le constat suivant: dans le cadre du transport aérien : ce qui est de l'ordre vital est contingent et universel, et peut concerner n'importe quel membre de la

⁴⁶ Il ne s'agit pas ici de stigmatiser le transport aérien mais de bien montrer la différence par rapport à la jouissance d'autres biens ; le transport aérien comporte toujours un coût pour la collectivité à moins d'imaginer une situation où les émissions issues du transport aérien seraient devenues infinitésimales ou encore que la concentration globale de CO₂ dans l'atmosphère serait, par les effets de nouvelles technologies, redescendue à des valeurs proches de celles de l'ère pré-industrielle, à savoir 350 ppm .

⁴⁷ Académie de l'eau (vérifier données.. NDLR)

communauté, mais nous ne savons ni quand ni même si cela arrivera un jour, alors que les besoins qui sont à la source de la demande effective du transport aérien sont plutôt individuels et s'échelonnent sur une palette d'utilité qui varie d'une personne à l'autre. Autrement dit, si l'avion est un bien social, dans le sens «oui, c'est bien un outil qui peut nous sauver la vie» alors, pour un suffisantiste, tout le monde devrait au moins avoir accès à l'avion dans ce domaine particulier d'utilisation.

La difficulté est bien plus grande lorsque qu'il s'agit de déterminer un seuil « suffisant » pour des biens qui ne sont pas vitaux, car déterminés, du moins en partie, par la perception subjective du besoin inscrit lui-même dans un contexte spatio-temporel. La relativité de cette perception de la valeur varie, d'autant qu'elle ne peut être attribuée à un besoin universel et quantifiable comme c'est le cas pour les besoins vitaux en eau. Même si prendre l'avion est un rêve pour beaucoup de personnes, surtout celles qui n'en n'ont jamais eu l'opportunité, peu d'entre elles pourraient prétendre en avoir un besoin vital.

Cette relativité de la perception d'un besoin, et donc la détermination d'un seuil suffisant, implique le besoin de trouver d'autres quantificateurs afin de surmonter les critiques d'ambiguïté ou d'arbitraire⁴⁸ dont souffre le suffisantisme lorsqu'il prétend définir un «seuil» qui ferait droit à l'idée du «juste assez». Pensons à la miche de pain qui a plus de valeur qu'un flacon de parfum pour un affamé, mais assurez cette même personne de toujours pouvoir manger à sa faim et le flacon de parfum aura, à partir d'un certain seuil de satiété, plus de valeur qu'une miche de pain supplémentaire. Avoir un « toit » pour abriter toute sa famille est un bien qui a plus de valeur que celui de pouvoir voyager en avion toute l'année avec toute sa famille autant de fois qu'on le désire. Comment alors déterminer un seuil suffisant pour un bien dont nous pourrions, dans la plupart des cas, nous passer?

Pour Dworkin, cette définition se trouve dans l'idée «d'avoir suffisamment d'opportunités pour développer et mener une vie qui puisse être considérée comme digne, tant par soi-même que par la communauté⁴⁹ à laquelle on appartient». Il ne s'agit pas vraiment d'un seuil quantifiable au sens physique du terme mais plutôt de l'idée d'un «standard», d'un certain niveau atteint:

«This is often what a person intends when he says something like "That should be enough." Statements such as this one characterize the indicated amount as sufficient while leaving open the possibility that a larger amount might also be acceptable. In the doctrine of sufficiency the use of the notion of "enough" pertains to meeting a standard rather than to reaching a limit. To say that a person has enough money means that he is content, or that it is reasonable for him to be content, with having no more money than he has. And to say this is, in turn, to say something like the following: the person does not (or cannot reasonably) regard whatever (if anything) is unsatisfying or distressing about his life as due to his having too little money. In other words, if a person is (or ought reasonably to be) content with the amount of money he has, then insofar as he is or has reason to be unhappy with the way his life is going, he does not (or cannot reasonably) suppose that money would-either as a sufficient or as a necessary condition-enable him to become (or to have reason to be) significantly less unhappy with it.»⁵⁰

⁴⁸ Casal, P., Why Sufficiency is not enough: Problems with sufficiency: four dilemmas, p312

⁴⁹ Dworkin, in Equality as a moral ideal

⁵⁰ Frankfurt Equality as a Moral Ideal

Ce que H.Frankfurt met en évidence, c'est la nécessité de dépasser le concept d'un seuil suffisantiste uniquement déterminé par une quantité de biens objectivable et de parler plutôt d'un «standard» qui caractériserait la notion «d'avoir assez de» par l'absence d'intérêt de posséder une unité supplémentaire, autrement dit par la satiété.

Dans cet ordre d'idées, nous pourrions alors être tentés d'identifier plusieurs seuils, correspondant à différents niveaux d'utilité marginale (multilevel sufficientarianism)⁵¹, piste qui permettrait d'introduire une forme de prioritarisme entre différents niveaux d'utilité marginale décroissante. Il s'agirait là d'un suffisantisme hybride capable de surmonter les objections d'arbitraire ainsi que la définition d'un seuil trop bas pour être crédible. Il nous fournirait également des outils de distribution qui intégreraient les notions de besoin et d'utilité marginale. Toutefois, et c'est capital, l'évolution de la fonction d'utilité n'est pas toujours décroissante à la marge, et il y a plusieurs raisons à cela. Dans certaines situations, selon H.Frankfurt, le plaisir croît avec l'usage au point même de développer une forme d'addiction⁵². Il est vrai que prendre l'avion est un vrai plaisir dont certains ne se lasseraient jamais et pour lesquels la décroissance de l'utilité marginale ne se fera que parce que la fatigue physique qui accompagne toujours les voyages est plus contraignante que le plaisir qu'apporte le voyage. Par ailleurs, même si la tendance diminue, voyager en avion est toujours teinté d'une «valeur-signé» qui ne manquera pas d'affecter le sentiment de satiété.

«The amount of money he needs may depend in a more direct way on the amounts others have. Money may bring power or prestige or other competitive advantages. A determination of how much money would be enough cannot intelligently be made by someone who is concerned with such things except on the basis of an estimate of the resources available to those with whose competition it may be necessary for him to content.⁵³

Dans ce cas, l'usage stimule le besoin au lieu de le réduire au seuil de satiété, et donc l'identification d'un seuil suffisant est biaisée par une forme de boulimie.

«This is the situation whenever appreciating or enjoying or otherwise benefiting from something depends upon repeated trials, which serve as a kind of "warming up" process: for instance, when relatively little significant gratification is obtained from the item or experience in question until the individual has acquired a special taste for it, has become addicted to it, or has begun in some other way to relate or respond to it profitably. The capacity for obtaining gratification is then smaller at earlier points in the sequence of consumption than at later points. In such cases marginal utility does not decline; it increases. Perhaps it is true of everything, without exception, that a person will ultimately lose interest in it. But even if in every utility curve there is a point at which the curve begins a steady and irreversible decline, it cannot be assumed that every segment of the curve has a downward slope»⁵⁴.

D'un autre côté, la diminution de l'utilité à la marge peut très bien être, à un moment donné, inversée dès lors qu'il est possible d'intégrer la fonction d'épargne.

«Consider an item with the following characteristics: it is non fungible, it is the source of a fresh and otherwise unobtainable type of satisfaction, and it is too expensive to be acquired except by saving up for it. The utility of the dollar that finally completes a program of saving up for such an item may be greater than the utility of any dollar saved earlier in the program. That will be the case when the utility provided by the item is greater than the sum of the utilities that could be derived if the money saved were either

⁵¹ ID

⁵² idem

⁵³ idem

spent as it came in or divided into parts and used to purchase other things. In a situation of this kind, the final dollar saved permits the crossing of a utility threshold.»⁵⁵

Donc un quota d'émissions de GES qui ne permettrait pas d'effectuer un vol a peu de valeur pour celui qui le possède, à moins de pouvoir l'épargner jusqu'à en recevoir un ou des autres et ainsi franchir un nouveau seuil d'utilité marginale (*thresholds utility*).

Voici quelques-uns des problèmes auxquels nous serons confrontés dans la détermination d'un seuil suffisant dans l'application pratique, au niveau local dans un premier temps et au niveau global dans un second temps.

Mais, avant d'aller plus loin, il nous reste à définir ce que nous entendons par «enveloppe fermée», et quelle unité de mesure il conviendrait d'utiliser. Au-delà du protocole de Kyoto, il existe un certain nombre de plafonds invoqués tantôt par différentes ONG tantôt faisant l'objet de directives européennes telle celle dont l'objet concerne plus spécifiquement des réductions des émissions de GES dans le transport aérien. L'examen de ces différentes propositions fera l'objet du quatrième chapitre, mais ce qui nous importe pour l'instant, pour des raisons pratiques, c'est de soumettre le plafond proposé par le protocole de Kyoto, à l'horizon 2050, aux principes qui sous-tendent le suffisantisme, soit un plafond représentant une diminution de GES de 60% par rapport aux émissions de 1990.⁵⁶ L'unité de mesure choisie sera l'AAU⁵⁷, représentant chacune une tonne de CO₂. Nous avons alors un plafond, une unité de mesure du bien qu'il s'agit de répartir à partir d'un seuil suffisant déterminé par le principe d'utilité marginale sans perdre de vue que la fonction d'utilité d'un bien même aussi universel que l'argent, par exemple, est loin d'être la même pour tout le monde parce qu'elle dépend, notamment, de l'état physique ou mental qui vont déterminer la perception du besoin que chacun pense avoir d'un bien en particulier. Il s'agira de distinguer les besoins liés aux circonstances, par exemple la différence entre le besoin d'un vacancier et celui d'un réfugié économique. Nous allons à présent tenter d'appliquer ces différents principes et éléments de manière locale et d'en examiner les limites.

2. Application locale

En l'absence de restrictions d'émissions de CO₂ pour le secteur aérien, la distribution de l'usage de l'avion correspond, dans notre petite communauté, à un équilibre entre la fonction d'utilité que chacun trouve dans le transport aérien et les moyens financiers dont il dispose. La répartition est inégalitaire, mais elle est à l'image d'une combinaison de préférences individuelles et de moyens financiers pour les actualiser. Ainsi Martin, notre berger, souhaiterait effectuer son premier voyage en avion ; il ne pourra le faire que dans deux ans pour autant que le plan d'épargne qu'il a mis en oeuvre dans cette optique le lui permette. Fréquent Flyer est totalement satisfait des voyages qu'il

⁵⁵ Frankfurt Equality as a Moral Ideal

⁵⁶ En réalité, l'année de référence admise pour le secteur de l'aviation par les autorités européennes est 2004/2005, années au cours desquelles les compagnies ont eu l'obligation d'établir des statistiques qui établissent leur consommation annuelle. L'utilisation de l'année de référence 1990 est utilisée dans un but initial de simplification sans que cela nuise au raisonnement à venir.

⁵⁷ AAU: Assigned Amount Unit, représente une tonne de CO₂. AIR TRANSPORT AND THE EU'S EMISSIONS TRADING SCHEME

effectue. Pour lui, l'utilité marginale de l'avion est devenue faible, au sens de H.Frankfurt, ce qui explique qu'il n'effectue pas plus de voyages par an.

«The fact that the marginal utilities of certain goods do indeed tend to diminish is not a principle of reason. It is a psychological generalization, which is accounted for by such considerations as that people often tend after a time to diminish become satiated with what they have been consuming and that the senses characteristically lose their freshness after repetitive stimulation.»⁵⁸

C'est donc bien cet effet de satiété qui est à l'image d'un standard atteint et donc du seuil suffisant. Mais supposons maintenant que le plafond global de toutes les émissions de CO₂ émises par notre communauté, dans le cadre de ses déplacements en avion doit diminuer de 60 %⁵⁹; une transposition stricte de cette réduction impliquera nécessairement que certains membres de la communauté prennent moins l'avion, voire ne le prennent jamais, ou plus jamais. Martin devra sans doute renoncer à son projet de voyage puisque le plafond maximum alloué à notre communauté aura été atteint et Frequent flyer devra réduire la fréquence de ses vols en avion. Autrement dit, partant d'une distribution inégale dans notre situation de départ, nous voyons qu'une application stricte du coefficient de réduction à cette distribution accroît l'injustice puisque des membres ayant un accès réduit à un bien, du fait d'une carence de moyens d'acquisition, se trouveraient exclus du marché et donc n'auraient pas l'opportunité de jouir de ce bien. Bien entendu, dans le monde réel, les mesures qui sont proposées sont loin de ressembler à ce genre de transposition, à priori simpliste si on accepte l'idée que ces restrictions toucheront *in fine* les utilisateurs, et le problème sera d'évaluer l'impact de ces mesures en termes de justice, tant distributive qu'interactive. Pour l'heure, la question est de savoir s'il est possible, du moins dans le cadre d'une approche locale, de déterminer un seuil suffisant crédible, capable de maximiser de manière significative le nombre de personnes ayant atteint un seuil.

Si, en première approximation, l'utilité marginale d'un bien est décroissante, nous verrons qu'il n'en n'est pas toujours de même parce que la variation de l'utilité marginale, à la hausse ou à la baisse, dépend, par ailleurs, du rapport d'utilité entre la dernière unité d'AAU considérée et celle qui la précède.

«With successive New unit of (a) good, your total utility will grow at a slower rate because of a fundamental tendency for your psychological ability to appreciate more of the good to become less keen. This fact, that the increments in total utility fall off, economists describe as follows: as the amount consumed of a good increases, the marginal utility of the good (or the extra utility added by its last unit) tends to decrease" Samuelson, Economics, p. 431).

⁵⁸ H.Frankfurt

⁵⁹ Répétons que nous partons de l'hypothèse que les progrès technologiques ne suffiront pas à absorber la totalité des réductions de GES et que, dès lors, une réduction finale, soit de trente ou quarante pour cent, n'affecte en rien le raisonnement.

Imaginons que la forme de distribution d'accès à l'avion consiste à accorder un quota initial à chaque habitant de « n » AAU's, et que cette quantité permette à chacun d'effectuer l'équivalent d'un vol aller-retour Bruxelles-Héraklion. Il se fait que Martin pensait faire, pour son premier vol, un voyage intercontinental et visiter les gorges du Grand Canyon en Californie. Or, pour pouvoir effectuer ce voyage, il lui faudrait n unités d'AAU supplémentaires. Dans la situation de départ, il n'utiliserait que $n/2$ et la deuxième moitié de n ne possède ici qu'une utilité marginale faible puisqu'elle est insuffisante pour faire le voyage désiré.

«The utility of the dollar that finally completes a program of saving up for such an item may be greater than the utility of any dollar saved earlier in the program. That will be the case when the utility provided by the item is greater than the sum of the utilities that could be derived if the money saved were either spent as it came in or divided into parts and for such an item may be greater than the utility of any dollar saved earlier in the program. That will be the case when the utility provided by the item is greater than the sum of the utilities that could be derived if the money saved were either spent as it came in or divided into parts and used to purchase other things. In a situation of this kind, the final dollar saved permits the crossing of a utility threshold.»⁶⁰

Nous voyons que cette décroissance de l'utilité marginale n'est pas constante dans tous les cas puisqu'il suffirait d'acquérir un certain nombre de nouvelles unités $n+x$ pour que cette deuxième moitié de n appartenant au quota de départ voie alors son utilité marginale augmenter de manière significative.

De cette évolution non linéaire de l'utilité marginale, nous allons tirer deux fonctionnalités particulièrement utiles dans la maximisation du suffisantisme, à savoir la fonction d'échangeabilité et la fonction d'épargne. Par exemple, il suffirait à Martin d'acheter des unités à Fréquent Flyer pour compléter le quota dont il a besoin ; toutes les unités «AAU» disponibles garderaient ainsi une utilité marginale forte. Dans le cas où il n'y aurait pas de possibilité de rachat de quotas, l'épargne permettrait, à terme, de retrouver une utilité marginale forte tout en respectant le plafond maximum d'émissions de GES que notre communauté s'est fixé comme objectif.

Donc, même dans une situation où l'allocation disponible n'est pas suffisante, au sens de H.Frankfurt, c'est-à-dire lorsque la demande subsiste toujours, alors la fonction d'épargne permet de maintenir une utilité marginale dès que l'on passe un nouveau seuil d'utilité (*thresholds utility*⁶¹) En revanche, dans l'hypothèse où le plafond d'émissions alloué au secteur aérien, exprimé en AAU disponibles, est inférieur à la somme des besoins des membres de la communauté, il faudra introduire un ordre de priorité. En effet, l'approche suffisantiste, dans la mesure où elle cherche à ce qu'un maximum d'individus atteigne un niveau suffisant, permet de surmonter la perte d'utilité agrégée de l'égalitarisme mais suppose alors que l'on possède une métrique de besoins afin d'appliquer une priorité à ceux qui ont le plus besoin de prendre l'avion.

Entre le vol «vacances» et le voyage de Fréquent Flyer, scientifique de son état, qui se rend à un congrès sur la recherche fondamentale, lequel des deux voyages devrions-nous sacrifier pour rester au dessous du plafond d'émissions? Dans une autre situation, entre un transport de fleurs par avion, ce qui contribue à l'activité économique et donc à la création de bien-être, et les voyages qui

⁶⁰ H.Frankfurt. Equality as a Moral Ideal

⁶¹ idem

permettent à des familles disloquées de se retrouver, qui sera prioritaire? Malgré les possibilités d'échangeabilité des quotas et des épargnes, il n'est pas du tout certain que nous parvenions à couvrir les besoins suffisants de chacun. Nous avons vu que le suffisantisme a pour objectif de maximiser le nombre de personnes atteignant un seuil suffisant ; cependant, dans une situation de rareté, il devra déterminer une hiérarchie entre les différents niveaux de besoins afin d'établir et d'appliquer des règles de priorité. Il se pourrait, dans le cas où le seul moyen pour Martin de transporter la laine de ses moutons serait l'avion, que ses besoins justifient que l'on transfère une partie du quota de Fréquent Flyer au bénéfice de Martin.

Il s'agit là d'un exercice particulièrement délicat mais nous pouvons déjà effectuer un premier tri en faisant une distinction entre «demande» et «besoin». En effet, le marché du transport aérien est organisé selon le principe de l'offre et de la demande, mais toute demande ne correspond pas nécessairement à un besoin. Or, nous avons vu précédemment que les *city-trips*, par exemple, sont des produits offerts par le marché qui ne répondent toutefois pas à une demande initiale mais plutôt à une stratégie commerciale⁶² qui, elle, en revanche, stimule la demande et, de manière dérivée, le sentiment de besoin (*warm up effect*⁶³). Autrement dit, diminuer le sentiment de besoin réduirait le niveau (standard) du seuil suffisant basé sur l'utilité marginale qui, à son tour, réduirait la situation de rareté et donc la pression sur les choix prioritaires qu'il faudra faire lorsque la demande restera supérieure au plafond global.

Pour nous résumer, agir sur la demande contribue à maximiser le nombre de personnes qui seront au-dessus du seuil suffisant tant en ce qui concerne les externalités que l'accès à l'avion comme bien social. Ceci peut se faire par le biais d'une régulation incitative - création et amélioration des réseaux de transport alternatifs - ou par le biais d'une régulation normative comme l'application de taxes additionnelles sur les tickets d'avion. Mais une taxe générale sur les billets d'avion ne risque-t-elle pas de compromettre l'idée de maximiser le nombre d'individus ayant atteint un seuil minimum d'accès à un bien, l'avion? Notre importateur de fleurs n'aura probablement pas beaucoup de difficultés à s'acquitter de cette nouvelle taxe alors que d'autres membres la communauté ne pourront pas l'assumer.

Une piste, qui nous permettrait de résoudre ce problème, serait d'intégrer les notions de seuil suffisant et de droit individuel. D'une part la détermination du seuil d'utilité marginale pourrait, en première approximation, se faire en reprenant l'image de la distribution actuelle de l'usage de l'avion comme moyen de transport, à partir de l'idée que ceux qui l'utilisent le plus sont, en principe, ceux qui en ont le plus d'utilité, et d'autre part en prenant en compte le droit intrinsèque de chaque individu à pouvoir jouir des mêmes avantages que les autres par dérivation du principe d'égalité équitable des chances⁶⁴. Ces deux éléments nous conduisent à examiner une forme hybride de suffisantisme à plusieurs niveaux (*hybrid multilevel sufficientarism*)⁶⁵ qui intègre dans les

62 Stratégie commerciale conjointe entre les compagnies aériennes et des chaînes d'hôtels désireuses de réduire leurs coûts en proposant, à des prix alléchants, leur offre de sièges et chambres excédentaires.

63 H.Frankfurt. Equality as a Moral Ideal

64 J.Rawls

65 P.Casal. Why sufficientarism is not enough.

principes suffisantistes, les principes d'une théorie de justice distributive de deuxième rang, l'égalitarisme.

Nous savons qu'une répartition égalitaire des quotas d'émissions alloués au secteur aérien conduirait à une perte d'utilité agrégée, d'où la nécessité de trouver un autre mode de distribution. En revanche, cet échec initial de l'égalitarisme ne met pas en question l'idée d'un droit égal de polluer puisque, au final, les effets négatifs du réchauffement climatique devront être assumés par la collectivité⁶⁶.

Nous aurions alors une distribution inégale basée sur un seuil suffisantiste déterminé par la fonction d'utilité marginale avec, en deuxième ligne, un droit d'accès égal pour tous, qui se traduirait par un quota de base, individuel, alloué, par exemple pour cinq ans. Ainsi, nous aurions un premier seuil, théorique, correspondant à une part égale du plafond d'émissions alloué à notre communauté, ce qui nous permettrait ultérieurement d'établir une clef de répartition des coûts de transfert, notamment au cas où notre société fictive serait amenée à acheter des quotas d'émissions à d'autres communautés. Il serait, en effet, injuste de faire supporter par les membres de la communauté qui n'utilisent pas ou peu l'avion une partie des coûts que les gros utilisateurs génèrent. Vient ensuite le seuil d'utilité marginale qui serait inféré, dans un premier temps, de la consommation individuelle à la date de référence, 1990, et auquel on appliquerait le coefficient de restriction corrigé⁶⁷ du seuil de survie. Cette distribution ne garantit pas une répartition équitable car notre couple d'Indiens ou notre chômeur de longue durée ne recevraient pas de quota, si ce n'est de manière formelle. On pourrait avancer l'idée d'un «minimex CO² - avion», par exemple six cents kilos de CO² par an par personne, ce qui correspond à un vol aller-retour de quatre heures. Telle quelle, cette forme de distribution, en confirmant une distribution inégale de départ – s'il n'y a pas prise en compte du seuil de survie et du minimex CO² -, ne résoudrait pas vraiment le problème éthique qui fait l'objet de ce travail à moins de créer une distribution dynamique où les quotas seraient attribués pour une période donnée, cinq ans par exemple, avec une partie croissante de ces quotas qui serait progressivement intégrée dans un marché d'échange avec pour objectif de réduire la différence entre le quota de base attribuable à chaque individu et le quota de référence estimé à partir du seuil d'utilité marginale. Les fonctions d'épargne et d'achat de quotas permettraient de maintenir un niveau d'utilité agrégée élevé. Cela ne répond toutefois pas à la question de savoir s'il est judicieux et pour qui, de transporter d'un continent à un autre des centaines de tonnes de fleurs, et c'est ce que nous tenterons de faire dans la partie qui concerne une approche globale de l'application des principes suffisantistes.

⁶⁶ En réalité, le poids des effets du réchauffement climatique se répartit pas de manière égale mais cette répartition ne fait l'objet de ce travail et ce qui importe ici c'est que, de manière générale, les effets sont à supporter de manière collective et donc que les pollueurs ne seront, sans autre intervention, que des payeurs partiels.

⁶⁷ Il s'agit de laisser un quota suffisant pour couvrir les besoins essentiels tels que les vols de la protection civile, la police, recherche et sauvetage, qui sont des services au bénéfice de tous. Ce quota bénéficie d'une priorité absolue sur tous les autres puisqu'ils font partie de ce que 'on pourrait définir comme le seuil de survie.

Conclusion de l'approche locale

Au terme de cette première partie nous avons appliqué les principes du suffisantisme à notre société fictive afin de déterminer comment nous pouvions à la fois garantir un accès minimum à tous tout en conservant un niveau d'utilité personnelle et agrégée le plus élevé possible. Cela nous a conduit à une forme hybride du suffisantisme en introduisant un principe d'égalité dans le panier de base⁶⁸ et un principe de priorité pour les besoins essentiels tels que les vols humanitaires. Ainsi le suffisantisme, comme théorie de la justice, joue son rôle de théorie de la justice complémentaire de l'égalitarisme et du prioritarisme⁶⁹ en accroissant l'utilité agrégée dans la distribution d'un bien rare par rapport à l'application stricte d'une répartition égalitaire du plafond d'émissions de GES. Il s'agira de voir maintenant si nous pouvons appliquer cette méthode de manière globale, à l'image de la dimension du problème, par exemple entre deux Etats, la Grande-Bretagne et l'Inde.

3. Comparaison entre le Royaume-Uni et l'Inde (tentative d'approche globale)

Dans l'approche locale, l'application d'un suffisantisme hybride nous a permis de surmonter les faiblesses d'un égalitarisme sec qui induirait une perte d'utilité agrégée sans renoncer à un droit égal pour chaque membre de la communauté. Une des particularités de l'approche locale est qu'elle concerne des individus appartenant à une seule et même communauté. En élargissant l'analyse à un monde formé de différentes communautés, c'est le problème de la distribution même d'un bien qui pose problème. Pour M. Waltzer, le concept de distribution d'un bien n'existe, historiquement, qu'au sein d'une communauté partageant un certain nombre de valeurs, morales, culturelles et économiques et dont l'appartenance même à celles-ci figure comme le premier bien partagé⁷⁰. Surmonter les nombreux clivages culturels et politiques semble, dès lors, devenir incontournable si nous voulons qu'une solution techniquement possible le soit également politiquement. Ce problème sera examiné dans le quatrième chapitre et c'est pourquoi nous ne faisons que le mentionner mais cette complexité évidente est également une des raisons pour lesquelles nous pratiquons un réductionnisme méthodologique, en ne considérant que deux pays. Nous limitons ainsi le nombre de facteurs, ce qui devrait nous permettre une meilleure lisibilité sans altérer la question de justice distributive qui sous-tend l'hypothèse d'une nécessaire réduction du volume total des vols.

Les points remarquables dans la comparaison entre l'Inde et le Royaume-Uni sont un niveau d'émission de CO² (issu du transport aérien) par tête d'habitant plus élevé au Royaume-Uni, un décalage entre des émissions provoquées par des vols qui pourraient être qualifiés de «luxe», des émissions causées par des vols «nécessaires»⁷¹ en faveur de l'Inde (bien que cette tendance aille en décroissant en fonction de l'augmentation du bien-être en Inde) et des perspectives d'évolution

⁶⁸ A. Gosseries

⁶⁹ P. Casal. Why Sufficiency is not enough

⁷⁰ WALTZER, M., *Spheres of justice*

⁷¹ Il s'agit ici d'une distinction, discutable il est vrai, entre des vols touristiques et humanitaires.

différente tant par leur profil que par leur ampleur. Une analyse détaillée de ces différents vecteurs est extrêmement complexe mais, dans le cadre de ce travail, nous nous limiterons volontairement à des faits qui ne suscitent pas ou peu de polémique. Tout d'abord, les perspectives de croissance en Inde sont étroitement liées à une croissance économique forte qui s'accompagne d'une augmentation moyenne du bien-être. L'activité du secteur aérien y a donc une utilité marginale forte pour l'ensemble de la population même si les bienfaits ne sont pas répartis de manière égale. Au Royaume-Uni, l'activité aérienne participe également au développement économique mais concerne surtout le secteur des loisirs (vacances, tourisme d'un jour) et possède donc une utilité marginale plus faible⁷².

Un deuxième problème concerne la mesure du seuil suffisant que nous avons tenté d'identifier dans l'examen d'une approche locale et qui se fonde sur le concept d'utilité marginale. Or, il semble bien que le seuil d'utilité marginale ne nous soit plus d'un grand secours dans une approche globale. Pourquoi? Parce que la demande, bien que totalement asymétrique entre les pays dits développés et les pays émergents - si nous ne considérons que ces deux grandes catégories - est telle que l'utilité marginale de toutes les unités AAU restera élevée quel que soit le pays considéré. Supposons que le monde ne soit composé que des deux pays que nous prenons en considération dans notre analyse, soit le Royaume-Uni et l'Inde, et que nous appliquions une répartition égalitaire du plafond d'émissions alloué au secteur aérien entre ces deux pays. Soit la part allouée à l'Inde est supérieure à ce qu'elle est aujourd'hui parce que le calcul se fait, par exemple⁷³, sur base du nombre d'habitants, et que, compte tenu des perspectives de sa croissance économique⁷⁴ et de l'incidence du développement du secteur aérien sur la croissance, toutes les unités AAU⁷⁵ garderont une utilité marginale forte, soit le nouveau plafond est réduit ou maintenu au niveau d'émission actuel, sur la base, par exemple, d'un principe de «grandfathering» au bénéfice du Royaume-Uni ; alors cette situation de rareté accrue dont souffrira l'Inde ne fera qu'accroître l'utilité marginale des AAU qui lui seront attribuées.

Le phénomène risque bien d'être similaire au Royaume-Uni, même si les raisons sont différentes. Nous avons vu que, pour cet Etat, les perspectives de croissance dans le secteur aérien sont importantes au cours des trente prochaines années⁷⁶, même si le secteur y est déjà très développé. Se trouve ici le cœur du problème puisqu'il s'agit de savoir si c'est le Royaume-Uni qui devra diminuer le nombre de ses vols ou bien si l'Inde devra renoncer à une partie de son développement.

⁷²Dans la mesure où la croissance économique participe à l'augmentation du bien-être, cette augmentation est d'autant plus forte que la situation de départ, en termes de développement économique est faible. Donc, l'activité aérienne au Royaume-Uni, essentiellement tournée vers les voyages de loisirs, est une activité économique de «riches» par rapport à l'Inde, même si un nivellement devrait, à terme, se manifester. Donc, à moins de prétendre qu'une diminution de l'activité aérienne au Royaume-Uni atteigne gravement le niveau de bien-être de ses ressortissants, alors l'utilité marginale, en termes de bien-être au Royaume-Uni est plus faible qu'en Inde.

⁷³ D'autres modes distributifs peuvent être avancés mais nous en avons pris un seul, de manière arbitraire, pour mettre en évidence la tension interne d'un processus distributif et non pas pour justifier tel ou tel mode de calcul, ce qui sera examiné plus loin.

⁷⁴ Citer source

⁷⁵ AAU: Allocated Aviation Unit (1 T/CO2). Voir glossaire

⁷⁶ Predict and decide

En réalité, les plafonds proposés par le protocole de Kyoto ne correspondent à aucun de ces deux scénarios puisqu'aucun plafond ni programme de réduction d'émissions de GES n'est imposé à l'Inde alors que le Royaume-Uni, en ratifiant le protocole, s'est engagé à de substantielles réductions⁷⁷. Ces valeurs, ainsi que leurs implications, seront examinées au quatrième chapitre, mais ce qui nous importe ici, c'est que les mesures de réduction proposées ne permettront pas, à moins d'une réduction nette du nombre de vols, d'infléchir l'évolution probable des émissions de GES dans le secteur aérien⁷⁸. D'où l'intérêt de ces deux scénarios qui, a priori, peuvent sembler peu réalistes et politiquement inapplicables mais qui ont l'avantage de formaliser le problème de manière concrète et de nous permettre d'examiner comment une théorie de justice distributive, telle qu'un suffisantisme hybride, peut répartir un plafond dans le cadre des émissions GES issues du transport aérien .

Le point saillant et déterminant dans notre approche globale est le lien inextricable qui existe entre le développement d'un secteur industriel, en l'occurrence le secteur aérien, la croissance économique et la création de bien-être. Or le secteur aérien, dans des segments sensiblement différents en Inde et au Royaume-Uni, est générateur d'une activité économique et donc participe à la création de richesse et de bien-être. Et puisque nous aspirons tous à un maximum de bien-être, la question est de savoir quel est le bien-être suffisant auquel chacun peut légitimement prétendre et comment articuler un seuil d'accès suffisant à un bien social - l'avion - et un seuil de bien-être acceptable pour un suffisantiste.

3.1 Premier problème: identification du seuil

Nous avons vu dans l'introduction que l'identification du seuil sur base de l'utilité marginale, sans facteur de légitimité complémentaire⁷⁹, conduit à une impasse puisque, pour des raisons différentes, tous les intéressés accorderont une utilité marginale forte à toute acquisition d'unité AAU supplémentaire. C'est pourquoi il nous faut revenir au fondement même du principe suffisantiste qui est de maximiser le nombre d'individus dont la couverture des besoins essentiels est assurée. Est-il dès lors possible d'identifier les besoins essentiels que l'avion, comme moyen de transport, est susceptible de couvrir? Nous avons déjà identifié les différentes missions confiées à la protection civile comme les vols humanitaires, de recherche et de sauvetage, ou encore les vols militaires. Ceux-ci ont pour objet la couverture de besoins essentiels puisqu'il s'agit de sauver des vies grâce à des opérations de sauvetage, d'approvisionnement en biens de première nécessité ou de défense du territoire. Le problème, c'est que ces besoins ne sont pas réguliers; ils sont

⁷⁷ Pour être précis, le protocole de Kyoto ne détermine pas de plafond d'émission de GES mais dans le cadre de l'argumentation, ce qui importe c'est l'absence de contrainte pour l'Inde et l'engagement du Royaume-Uni, au niveau européen, de réduire ses émissions. De même la quantification précise de ces réductions n'est pas pertinente ici.

⁷⁸ «Des améliorations dans la technologie des aéronefs et des moteurs et dans l'efficacité du système de gestion du trafic aérien apporteront des avantages environnementaux, mais ceux-ci ne compenseront pas entièrement les effets de l'augmentation des émissions résultant de la croissance projetée de l'aviation.» Rapport spécial du GIEC, «L'aviation et l'atmosphère planétaire

⁷⁹ Par facteur de légitimité complémentaire, nous entendons un argument suggéré par Paula Casal (Why sufficiency is not enough) qui consiste à dire que les habitants du Royaume-Uni ont profité depuis plus longtemps du bien-être lié à la jouissance d'un bien social (l'avion) et que, par ailleurs, ils ont une plus grande responsabilité dans la dégradation de la qualité de l'atmosphère. Par conséquent et toutes autres choses étant par ailleurs égales, l'Inde a plus de droits que le Royaume-Uni et donc devrait bénéficier d'une allocation de base d'AAU plus élevée.

contingents et les vols qui y correspondent restent une minorité si on considère l'ensemble des vols effectués, sans compter qu'un tel seuil sera sensiblement différent en Inde, compte tenu des risques humanitaires, et, donc, il serait techniquement difficile d'inférer un quota d'émissions exprimé en «tonnes/kilomètre» qui puisse prétendre à une valeur universelle. Mais il y a une difficulté plus sérieuse que nous avons à surmonter et qui vient du niveau particulièrement bas d'un tel seuil. En effet, au-delà de toute critique de crédibilité qui pourrait être faite⁸⁰ à notre seuil ainsi déterminé, c'est tout le problème d'une répartition juste d'un bien social - l'avion comme mode de transport - qui se trouve évacué. En effet, si nous limitons la prise en compte pour l'établissement de notre seuil suffisant aux vols répondant à ce critère de besoins essentiels, alors tous les vols commerciaux, les vols d'affaires et de loisir, se situant au-dessus du seuil suffisantiste, tombent sous le coup de la thèse négative du suffisantisme qui nie toute importance aux inégalités qui subsisteraient au-delà du seuil défini. Dans cette hypothèse, le suffisantisme serait impuissant à nous apporter une réponse au problème d'une juste répartition d'accès à l'avion, comme moyen de transport, dans une situation de rareté accrue⁸¹ puisque la distribution des restrictions éventuelles ne garantirait pas la distribution de l'accès à l'avion.

Peut-on alors imaginer un autre type de seuil qui serait complémentaire du premier? Nous avons vu, dans l'approche locale, la notion de «standard de vie», présentée par H.Frankfurt comme préférable à la notion de «limite», trop ambiguë pour définir un seuil suffisant. Pourrions-nous, dans cet esprit, nous référer à un seuil de bien-être? Il est peu plausible de prétendre que l'avion participe de manière directe à la génération de bien-être, si ce n'est dans le domaine du loisir et donc loin des préoccupations d'un suffisantiste qui s'occupe plutôt de la couverture des besoins essentiels, ou du moins qui leur sont apparentés. En revanche, en permettant l'approvisionnement, par exemple, de régions reculées et mal desservies par les réseaux routier et ferroviaire, le transport aérien contribue indéniablement à l'augmentation du bien-être de la population locale. Autrement dit, en contribuant à la densification des échanges commerciaux, l'avion participe de manière directe à l'accroissement du bien-être d'une population donnée, ainsi que le défendent Cazorla et Toman:

«developing countries need to increase their emissions over some period in the future as a necessary consequence of critically needed economic growth and improved living standards.»⁸²

En tant qu'outil de désenclavement, l'avion contribue alors, de manière directe, à un accroissement de bien-être d'une population mal desservie en infrastructures routière ou ferroviaire. Dans ce contexte, on peut imaginer que le désenclavement auquel contribue le transport aérien est plus important en Inde qu'au Royaume-Uni. Donc, s'il est possible d'inférer un seuil de bien-être objectif, nous aurions un deuxième seuil répondant aux principes suffisantistes dont l'objectif serait qu'un maximum de personnes accèdent à l'usage de l'avion et ce, à concurrence du seuil ainsi déterminé. Mais comment et sur quelles bases peut-on déterminer un tel seuil de bien-être? Nous

⁸⁰ Un tel seuil ne serait rien de plus que formel puisqu'il ne considère que des situations vitales, certes, mais hypothétiques et donc, dans une approche suffisantiste, n'apporterait rien à ceux qui pourraient invoquer un besoin plus urgent ou plus légitime.

⁸¹ Il convient de rappeler que c'est bien de l'accroissement de la rareté qu'il s'agit.

⁸² CAZORLA M., TOMAN M., « International Equity and Climate Change Policy »

savons que le PIB ne peut refléter objectivement un niveau de bien-être⁸³. D'autres critères, tels que le IDH, sont avancés comme plus représentatifs, mais en supposant que nous puissions nous accorder sur un seuil de bien-être inféré à partir d'un indice IDH, nous aurions encore à surmonter le problème qui est la détermination de la quantité d'émission de CO₂ -AAU - correspondant à une unité de «bien-être équivalent».

En effet, l'apport en bien-être, direct ou indirect, de l'avion, est plus important dans un pays où l'infrastructure routière ou ferroviaire est plus faible comme c'est le cas de l'Inde par rapport au Royaume-Uni, et d'un autre côté la génération d'une unité de bien-être, en Inde, requiert plus de CO₂ que celle de la même unité de bien-être au Royaume-Uni dans les mêmes conditions. Autrement dit, l'utilité marginale d'une unité AAU, en termes d'accroissement de bien-être, serait plus importante en Inde qu'au Royaume Uni, mais en même temps il est probable que son coût moyen⁸⁴ soit plus important. Donc, pour une même unité d'AAU, l'apport en bien-être, entre ces deux pays, n'est pas le même. Comment établir une échelle de conversion? A défaut d'un système de mesure, il nous sera difficile de déterminer une quelconque allocation qui puisse répondre aux critères d'un seuil suffisantiste de bien-être relatif à l'accès au transport aérien. Et tout cela sans même entamer un débat autour de la différence de perception du bien-être en Inde et au Royaume-Uni. Un citoyen britannique qui effectue trois vols par an tire-t-il plus de bien-être de son troisième vol qu'un citoyen indien qui n'en effectue qu'un? Ce n'est pas impossible si nous considérons l'effet «d'addiction» dont parle H.Frankfurt, dans la mesure où, si le bien-être est également une absence de souffrance, alors il est possible que la souffrance qui affecte le citoyen britannique, qui ne peut pas voyager pour la troisième fois, soit plus forte que celle du citoyen indien qui, habitué à se conformer à des situations plus extrêmes, s'en accommode plus facilement. Pour autant, on sent, intuitivement, que ce ne serait pas juste d'établir un seuil suffisant qui reviendrait à dire que, finalement, le plus pauvre est le plus riche, puisque sa souffrance dans le manque de certains biens est moindre. Mais il est toujours aussi difficile d'inférer un niveau de bien-être qui puisse trouver un facteur de conversion en AAU.

L'Inde pourrait invoquer les indicateurs d'IDH en faveur du Royaume-Uni et sa responsabilité historique dans les émissions de GES pour réclamer un plafond d'émission plus élevé afin de réduire l'écart avec le Royaume-Uni en termes de bien-être. Cela ne reviendrait-il pas à appliquer une forme de prioritarisme en faveur de l'Inde et est-ce compatible avec une vision suffisantiste? Oui, pour autant que nous restions dans un modèle de suffisantisme hybride, couplé à un égalitarisme des chances (théorie de second rang) qui nous permettrait de déterminer une certaine priorité dans l'attribution des quotas. Cela ne fonctionne que si l'on considère l'humanité comme une seule et même communauté et pour autant que l'on considère que

⁸³ NDLR: citer source...

⁸⁴ Le coût marginal, lui, n'est pas nécessairement plus élevé mais dépend de la productivité de l'avion. Nous avons vu que la consommation marginale de l'avion, et donc sa production de CO₂, diminue avec la charge payante. Donc la consommation marginale dépend, également, du taux de remplissage de l'avion.

«tout désavantage subi par une personne doit être pleinement compensé par la société dans son ensemble si ce désavantage résulte des circonstances de cette personne.»⁸⁵

3.2 Deuxième problème: quantification du bien et unité de mesure

Au niveau global, la difficulté se trouve encore accrue. Si la disposition d'un bien tel que l'avion contribue au «bien-être et que l'on reconnaît à tous les pays le même droit à y accéder, alors quel est « l'indicateur de bien-être» qui nous permet d'évaluer le besoin et par conséquent d'y adapter un niveau suffisant? Comment établir des règles d'allocations entre ces deux pays sur base des principes suffisantistes? Pourrait-on inférer le seuil minimum à partir d'une «allocation initiale juste»? (Voir Gosseries)

«Une fois défini le plafond mondial juste, il importe de diviser ce montant global en autant de quotas revenant à chaque État de la planète. Nous parlerons ici d'allocation «initiale».»

Celle-ci aurait l'avantage de permettre l'accès à tous mais les écarts d'émissions entre les différents Etats impliqueraient que les Etats les plus industrialisés réduisent de manière drastique leur trafic aérien et que les pays émergents freinent leur croissance dans le domaine du secteur aérien, ce qui est peu réaliste. D'un autre côté, nous avons vu, au début du chapitre, qu'une version égalitariste de la distribution du droit de prendre l'avion ne garantit pas un résultat équitable du fait, notamment, de la perte d'utilité agrégée. Mais il existe d'autres arguments qui rendent injuste un droit égal par pays. En effet, si le seuil suffisantiste est lié à la notion de bien-être, il faudrait tenir compte des disparités entre les différents niveaux de bien-être existant entre le Royaume-Uni et l'Inde mais également entre les moyens nécessaires pour augmenter le bien-être d'un niveau comparable. Par exemple, les différences d'infrastructure routière et ferroviaire ainsi que les distances qui séparent les différents centres économiques impliquent un besoin de transport aérien plus important pour l'Inde, ce qui met en évidence la difficulté de faire croître globalement le bien-être sans que des institutions adéquates opèrent un transfert de ressources.

A ce stade, nous avons le choix entre deux approches possibles: soit nous décidons qu'en dessous d'un seuil d'utilité marginale forte, que nous pourrions déterminer en fonction d'un PIB - 20,000 US\$ -, ou d'un indice de développement humain - IDH⁸⁶ -, soit nous appliquons une distribution des quotas d'émission sur base d'un principe égalitariste et d'un prioritarisme lexicographique en faveur des pays les plus pauvres. Cette position se distingue de l'«allocation initiale juste»⁸⁷ en ce qu'elle tire sa justification du concept «juste assez pour». Juste assez pour quoi faire? Pour dépasser enfin le seuil de pauvreté correspondant à l'idée centrale de la thèse positive du suffisantisme. Ainsi, l'Inde ou tout autre pays émergent se verraient crédités d'une première allocation d'émission de CO₂ sur base d'une utilité marginale forte. Ne pas l'avoir ne ferait pas mourir de soif les habitants trop pauvres, comme se serait le cas pour le droit à l'accès à l'eau, mais l'objectif serait d'accroître, de manière significative, les conditions de possibilités d'atteindre un seuil de bien-être

⁸⁵ Gosseries 13

⁸⁶ explication de 'IDH et chiffres fournir (source OCDE)

⁸⁷ Basée sur le nombre d'habitants et qui serait dérivée du droit de chaque habitant de la terre à émettre la même quantité de CO₂ Gosseries, A., Egalitarisme cosmopolite et effet de serre, p28

minimal. Ceci ne garantirait pas une distribution égalitaire au sein de la population indienne mais serait une réponse suffisantiste à la question du seuil de bien-être d'une nation parmi les autres. Le Royaume-Uni, dont l'IDH dépasserait largement ce seuil, recevrait le même quota mais cela n'aurait aucune incidence directe sur le niveau de vie. Voilà donc pour un premier seuil qui peut prétendre répondre au critère du suffisantisme en évitant le qualificatif d'arbitraire ou d'ambigu.

Une autre approche consisterait à déterminer un seuil non plus à partir d'une utilité marginale que l'on attribue à un individu mais à partir de l'utilité marginale du type de vol en termes de création de bien-être. Par exemple, les vols humanitaires et les vols de la protection civile créent plus de bien-être, dans la mesure où ils épargnent des vies ou de grandes souffrances aux bénéficiaires, que les vols cargo qui transportent des biens de consommation d'un «panier de base» dont la création de bien-être est sans doute plus importante que ce n'est le cas pour les *city-trips*. Dans cette approche, il ne s'agirait pas de déterminer un seuil en fonction des besoins essentiels des personnes qui bénéficieraient d'une priorité absolue dès lors qu'elles se trouveraient au dessous du seuil, mais de déterminer différents seuils ou plafonds en fonction de la création de bien-être agrégé. Cependant, l'évaluation de ce type de seuil reste compliquée car elle est difficile à estimer, a priori, sur base de données statistiques qui sont incapables de nous prédire l'avenir ni d'intégrer un niveau de risque différent dans chaque pays .

Conclusion

D'un point de vue normatif, le suffisantisme hybride auquel nous sommes parvenus, après quelques adaptations nécessaires, offre des perspectives intéressantes dans la mesure où il permet d'éviter la perte d'utilité agrégée d'une répartition égalitaire dans une situation de rareté et s'appuie sur un prioritarisme lexicographique qui permet une distribution plus juste en se construisant sur une différenciation des besoins. Dans l'approche locale, nous avons identifié le concept d'utilité marginale comme l'indicateur le plus probant de ces besoins et considéré que l'usage actuel de l'avion pourrait nous servir de première approximation.

Toutefois, cette distribution ne peut en aucun cas servir de projection objective des besoins de chacun ni refléter une distribution de l'utilité marginale de l'avion pour les membres de notre communauté fictive. Tout le défi a donc été de concilier efficacité (distributive) et justice d'accès à un bien social. C'est pourquoi nous avons proposé une allocation de base pour cinq ans qui comprendrait plusieurs niveaux convergents⁸⁸ afin d'assurer, à terme, un accès au transport aérien minimum à ceux qui en ont besoin. Un seuil de quotas échangeables permettrait de compenser les différences de besoins entre les membres de la communauté avec un minimum de perte d'efficacité dans la distribution des quotas. Dans la partie globale, la difficulté s'est accrue du fait de l'intégration de différentes communautés dont les valeurs, et donc le rapport à la notion de besoin et de bien-être, sont nécessairement différentes. Par conséquent, les outils métriques pour définir les différents seuils que nous avons tenté d'identifier restent extrêmement compliqués à établir sur des bases objectives, ce qui éviterait la critique d'arbitraire à l'égard de ces différents seuils. Au-delà de la simple quantification - comment chiffrer un bien-être suffisant, comment le convertir en AAU et

⁸⁸ Voir annexe B7

sur quels critères objectifs imposer à un Etat une stagnation voire une réduction dans un des secteurs de l'économie en pleine expansion-, c'est là tout le problème d'une compatibilité entre les contraintes de la liberté et de l'accessibilité à un bien social ⁸⁹ de façon à maintenir une coopération entre tous les acteurs, ce qui, nous semble-t-il, est la condition *sine qua non* d'une solution politiquement réaliste. Dans le chapitre suivant, nous étudierons le problème de la juste distribution de l'accès à l'avion sous l'éclairage d'une théorie de la justice qui se fonde sur les principes du libéralisme mais qui considère que l'accès aux ressources naturelles devrait se faire de manière égalitaire. Nous verrons en quoi le libéralisme de gauche est à même de surmonter les difficultés auxquelles nous avons été confrontés dans le suffisantisme et de nous proposer des solutions originales.

⁸⁹ RAWLS J., *Théorie de la justice*

CHAP III

QUE PEUT NOUS DIRE LE LIBERTARISME DE GAUCHE SUR LE DROIT DE PRENDRE L'AVION?

Dans le chapitre précédent, nous avons vu qu'un suffisantisme des besoins soutient la nécessité de plafonner les GES émis par les avions dans la mesure où ceux-ci contribuent à accroître le nombre d'individus n'ayant pas accès aux biens de base. Dans cette perspective, le suffisantisme justifie l'imposition d'un plafond des GES émis par les avions en ce qu'il permettrait d'atteindre un seuil de bien-être collectif minimum pour un maximum d'individus.

Une autre approche supposerait de partir, non plus de la préoccupation des conditions de vie d'un groupe de personnes mais de l'individu comme objet fondamental de la préoccupation morale. Le libertarisme, comme théorie de la justice, défend le droit des personnes et, contrairement au suffisantisme, rejette toute visée impersonnelle telle que l'accroissement du bien-être général. Pour cette même raison, le droit des personnes ne peut donc faire l'objet d'une quelconque restriction au nom d'un intérêt collectif. Or, le problème du réchauffement climatique, et donc des émissions de GES, est un problème collectif dans le sens où il affecte ou peut affecter chacun de nous.

La particularité des GES, et plus particulièrement ceux émis par les avions, est qu'ils se répartissent uniformément dans toute l'atmosphère, quel que soit le lieu de production, et par conséquent leurs effets ne se font pas nécessairement sentir à l'endroit où ils sont produits. Même si le Bangladesh n'émettait pas de GES, il risquerait néanmoins de voir une partie de ses territoires côtiers inondés du fait de la montée du niveau des océans, ce que d'aucuns annoncent comme une conséquence inévitable du réchauffement climatique.

D'autre part, l'atmosphère est une ressource naturelle essentielle à toute forme de vie sur Terre et comme telle symbolise le partage commun du même besoin vital d'une ressource naturelle. Il semble dès lors normal de penser qu'une telle ressource ne puisse être la propriété exclusive d'un groupe d'individus. La question du droit de prendre l'avion se trouve ainsi reprise dans la problématique des conditions d'appropriation des ressources naturelles, en l'occurrence, l'atmosphère et sa capacité d'absorber du CO₂. Autrement dit, il s'agit de l'articulation entre la question centrale du libertarisme - l'appropriation originelle des ressources naturelles - et la question de la liberté de mener sa vie comme chacun l'entend, dès lors que l'appropriation des ressources des uns affecte la qualité de la vie de tous, et plus particulièrement les plus défavorisés.

Dans le cadre de ce travail, la dimension collective du problème des GES concerne la gestion des externalités produites par le transport aérien et, par conséquent, de la distribution des coûts d'adaptation.

A common and intuitively plausible approach to thinking about the distributional questions that arise about global climate change is that the atmosphere is a "global sink" whose use is subject to regulation in terms of an equal-per-capita principle: Each person should have the same entitlement to pollute. This

view, however, is plausible only if one thinks the earth as a whole belongs in some sense to humanity as such.⁹⁰

A moins de défendre l'idée que certains ont plus le droit de polluer que d'autres, la question de la régulation des GES émis par les avions doit être abordée à partir de l'idée que l'atmosphère, en tant que ressource externe, est une propriété collective. Or, si l'atmosphère est une propriété collective, chacun ne devrait-il pas avoir droit à une part égale des avantages que procure l'appropriation des ressources? Ostuka répond à cette question en défendant l'idée que la légitimité de la répartition égalitaire des ressources de la Terre se fonde en dernière instance sur le lien entre la possession de ces ressources et les conditions de possibilité des chances de bien-être⁹¹. Or l'avion comme bien social concourt à la production de bien-être, notamment en favorisant les mouvements des biens et des personnes⁹². Donc, si la gestion, et donc le contrôle des externalités, demande, comme nous le pensons, une limitation de l'usage de l'avion, alors le prix de cette gestion implique, à un degré ou à un autre, une restriction de la liberté individuelle au profit du bien-être collectif. C'est la raison pour laquelle nous avons choisi de soumettre la question du droit de prendre l'avion à une théorie de la justice qui se fonde sur les droits de propriété des individus et sur l'absence de toute obligation morale vis-à-vis d'autrui. Que peut nous dire le libéralisme de l'idée de restreindre, voire d'interdire, à certains, de prendre l'avion sous le prétexte que la collectivité s'en trouverait mieux ? Autrement dit, comment

«il est possible de préserver un champ suffisamment vaste pour le versant de la liberté négative,... tout en veillant à garantir - ce qui peut exiger de la redistribution - les moyens nécessaires à l'exercice du versant positif de la liberté»⁹³

Dans la première partie du chapitre nous tracerons les grandes lignes du libéralisme de gauche et examinerons plus particulièrement les tensions qui peuvent exister entre le principe d'appropriation des ressources externes et le principe de propriété de soi. La deuxième partie consistera à appliquer et à distribuer, à partir des principes du libéralisme de gauche, une réduction significative d'émission de GES au sein de notre petite communauté fictive. Enfin, nous terminerons le chapitre par une application globale de ce plafonnement des émissions de GES en supposant que le monde est constitué de deux seuls pays, à savoir le Royaume-Uni et l'Inde.

Le libéralisme se fonde sur des droits que possèdent les individus comme la pleine propriété de soi. Le concept de propriété de soi implique que l'individu possède le plein contrôle sur l'utilisation de sa personne et donc également sur les actions qu'il est susceptible de subir⁹⁴.

Ces effets mettent en cause la pleine propriété de soi dans le sens où ils affectent notre environnement et donc nos conditions de vie.

⁹⁰ RISSE M., « Global Climate Change and Common Ownerships of the Earth »

⁹¹ «Je soutiens qu'un droit à la propriété de soi est parfaitement compatible avec «un» principe de justice en acquisition parfaitement égalitaire..et qui préconise une distribution des ressources du monde qui égalise les chances de parvenir au bien être» OTSUKA M., «Comment être libéralien sans être inégalitaire» in Raisons politiques n° 23

⁹² PNUD., «Lever les barrières: mobilité et développement humain»

⁹³ GOSSERIES, A., *Libéralisme de gauche et hobbesianisme de gauche*

⁹⁴ cf. VALLENTYNE P., « Le libéralisme de gauche et la justice »

1. Le libertarisme de gauche comme théorie de justice

Le libertarisme est une théorie de la justice qui a pour principes fondamentaux et inaliénables la propriété de soi et la propriété du fruit de son travail. Ce qui distingue le libertarisme de gauche, c'est une interprétation égalitariste de la clause lockéenne dans le principe de justice d'acquisition des ressources. Le libertarisme de gauche fait, par ailleurs, une distinction entre les ressources internes qui sont la propriété de l'individu, comme le fruit de son travail, et l'utilisation des ressources naturelles qui sont collectives et donc ne peuvent devenir la propriété de quelqu'un qui y mêlerait son travail. Cela implique que l'utilisation de ces ressources doit alors respecter une condition spécifique:

«Vous ne pouvez acquérir des ressources du monde qui n'ont jamais été auparavant la propriété privée de quiconque que si, et seulement si, vous en laissez suffisamment pour que tout le monde puisse acquérir une part également avantageuse de propriétés terrestres non privées.»⁹⁵

Comme point de départ nous reprendrons les trois hypothèses morales sous-jacentes au libertarisme de gauche, telles que les présente Peter Vallentyne, qui sont : l'absence d'agression à autrui sans son consentement, une justice qui exige que les possibilités de mener une vie bonne soient aussi égales que possibles et que la distribution des chances de mener une vie bonne soit efficace au sens de Pareto⁹⁶. Le libertarisme de gauche soutient également le principe de propriété de soi dont l'idée est que les gens sont propriétaires d'eux-mêmes comme s'il s'agissait d'un objet inanimé. Cela comprend le droit d'utiliser sa propre personne comme on l'entend mais aussi celui de préserver l'intégrité de sa personne contre les actions tierces.

Cette question est bien entendu centrale dans la problématique du réchauffement climatique puisqu'elle entraîne la dégradation possible des conditions de vie. Cela étant, peut-on soutenir que les habitants du Bangladesh, qui ont développé un mode de vie adapté aux conditions climatiques locales, ont un droit éternel à bénéficier des mêmes conditions⁹⁷? A priori rien ne semble l'indiquer mais il convient tout de même de faire la distinction entre «changement naturel» et «dégradation»⁹⁸. La dégradation dont il est question est bien celle de l'atmosphère dans le sens où la concentration en CO₂ va induire une série de changements climatiques non naturels. Et donc l'examen d'un éventuel droit de prendre l'avion revient à considérer le principe d'appropriation des ressources naturelles, à savoir l'atmosphère et, donc, sa capacité d'absorber du CO₂.

Le libertarisme de gauche prône un égalitarisme en ce qui concerne les ressources naturelles alors que le libertarisme de droite défend l'idée du « premier arrivé-premier servi », sous réserve de la clause restrictive de Locke. Par ailleurs, ce qui rend le libertarisme de gauche intéressant pour notre sujet, c'est l'articulation qu'il opère entre le principe de justice de l'acquisition et le principe de propriété de soi. Cette articulation, comme nous le verrons, est au centre de la question du droit de prendre l'avion.

⁹⁵ OTSUKA M., «Comment être libertarien sans être inégalitaire» in *Raisons politiques* n° 23

⁹⁶ VALLENTYNE P., « Le libertarisme de gauche et la justice »

⁹⁷ Olivier Godard in Préface «Egalitarisme cosmopolite et effet de serre»

⁹⁸ cf. A. Gosseries

Mais avant d'aller plus loin revenons un instant sur la question de la propriété des ressources : à qui appartient l'atmosphère? Soit l'atmosphère, comme ressource naturelle, appartient collectivement à tout le monde, comme le soutiennent les libertariens de gauche, et alors l'utilisation doit se faire de manière collective (ce qui ne va pas sans poser quelques problèmes pratiques puisque respirer supposerait l'accord des autres⁹⁹), soit il n'appartient à personne et dans ce cas, est-il possible de se l'approprier? Pour Nozick, ce qui n'appartient à personne devient la propriété de quelqu'un dès lors qu'il se l'approprie et y mêle son travail, pour autant que son appropriation ne laisse pas quelqu'un dans une situation moins bonne qu'elle ne l'était auparavant.

Donc, lorsque vous pilotez un avion pour votre propre usage ou que vous prenez l'avion en tant que passager, vous êtes responsable de l'émission d'une certaine quantité de GES, et par conséquent vous vous êtes approprié une partie de la capacité de l'atmosphère à absorber du CO². Mais, pour autant, votre action n'empêche personne d'en faire autant. Tant que la concentration de GES reste dans une fourchette de valeur considérée comme acceptable, votre appropriation des ressources naturelles, dans ce cas la capacité de l'atmosphère à absorber du CO², ne pose aucun problème puisque personne ne se trouve dans une situation moins bonne. En revanche, dans la mesure où l'appropriation, même d'une partie infime, de l'atmosphère participe au changement climatique général avec des conséquences non négligeables sur la qualité de la vie d'autrui, votre appropriation d'une partie des ressources naturelles de l'atmosphère tomberait sous la coupe de la restriction de Locke, ce qui suppose une compensation au bénéfice des personnes dont la situation est moins bonne qu'avant l'appropriation des ressources¹⁰⁰.

Ostuka, contre Nozick, soutient que le droit de propriété sur les ressources du monde ne peut se faire que s'il respecte la réalisation de l'égalité dans l'acquisition des ressources naturelles¹⁰¹

Otsuka défend la redistribution des fruits issus du travail de l'exploitation des ressources naturelles. Puisque, selon lui, les ressources naturelles sont une propriété collective, il est juste que tous bénéficient d'une partie de ce qui est produit, et qui n'aurait pu l'être sans cette ressource collective. Il s'agit alors d'une sorte de loyer ou de taxe d'usage. Selon qu'il s'agit d'un libertarisme de gauche géorgiste ou d'un libertarisme de gauche avec taxation complète des avantages, la répartition du fonds social se fera de manière sensiblement différente¹⁰².

En réalité, le «fruit du travail» a deux faces: la première représente les GES, comme externalité, la seconde est un bien social, le transport aérien. Une partie du fruit est désirable, l'autre ne l'est pas, mais l'un ne va pas sans l'autre.

Imaginons que nous découvriions que les GES émis par les avions ont un effet mille fois supérieur à celui qu'on leur attribue aujourd'hui. Dans un contexte où le réchauffement climatique est un

⁹⁹ Cf. VALLENTYNE P., « Le libertarisme de gauche et la justice »

¹⁰⁰ «Quelqu'un dont l'appropriation violerait autrement la clause restrictive peut encore s'approprier quelque chose pourvu qu'il offre une compensation aux autres de telle sorte que leur situation ne se détériore pas par la même; à moins qu'il n'offre une compensation à ces autres personnes, le fait qu'il s'approprie quelque chose violera la clause restrictive du principe de justice dans le cas d'une acquisition et son appropriation deviendra illégitime.» NOZICK R., Anarchie, Etat et Utopie.

¹⁰¹ OTSUKA M., «Comment être libertarien sans être inégalitaire» in Raisons politiques n° 23

¹⁰² Cf. VALLENTYNE P., « Le libertarisme de gauche et la justice »

problème majeur, tout le monde s'accorderait à dire qu'il faut interdire les vols en avion, sauf, par exemple, pour éteindre un incendie de forêt qui rejeterait dans l'atmosphère plus de CO² que les vols des Canadair nécessaires. Mais la réalité étant moins dramatique, il faut trouver un équilibre entre les effets «indésirables» et les bienfaits dont beaucoup aimeraient jouir.

Il y a donc, pour un libertarien de gauche, deux niveaux à la question de l'appropriation de l'atmosphère comme ressource naturelle. Le premier niveau concerne le paiement d'une taxe pour l'appropriation des ressources alors que le second niveau représente le coût des externalités, à savoir les conséquences du réchauffement climatique. Là, deux possibilités existent: soit on décide d'internaliser les externalités, soit elles sont assumées de manière indépendante. Dans le premier cas, le fonds social risque de se voir réduit de manière significative, à moins d'augmenter la taxe liée à l'appropriation des ressources naturelles qui appartiennent à la collectivité. Le deuxième niveau serait de prendre en charge les externalités de manière distincte au bénéfice des victimes. Cette deuxième version serait plus proche de l'esprit de la clause lockéenne qui prévoit une compensation au bénéfice de ceux dont la situation s'est détériorée du fait de l'appropriation des ressources.

Mais revenons à notre petite communauté et voyons comment un libertarien de gauche pourrait soutenir l'existence d'un droit d'accès à l'avion sur la base du principe de justice qui préconise une distribution égalitaire des ressources, dont l'objectif est une répartition équitable des chances d'accès au bien-être et du coût des externalités.

2. Application à une société de 3 personnes (application locale)

Supposons une communauté de trois personnes: John Boeing exploite une compagnie aérienne, Frequent flyer est son meilleur client et Martin Sheep, éleveur de moutons, vit avec son troupeau sur le relief montagneux au pied d'un glacier. La rudesse du climat ainsi que l'isolement du lieu ont dissuadé John et Frequent de venir s'installer dans un endroit aussi inhospitalier. En revanche, John et Frequent partagent la même passion de l'avion et la complémentarité de leurs activités professionnelles permet à tous les deux de vivre selon un mode de vie qu'ils ont librement choisi. Dans le cadre de son activité, John s'approprie une partie ressources naturelles puisqu'il émet des GES lorsqu'il fait voler ses avions et transfère une partie du fruit de son travail à Frequent flyer, en échange du prix des billets d'avion.

Martin, quant à lui, poursuit tranquillement ses activités d'élevage et n'est pas affecté par les activités de John Boeing et de Frequent Flyer. Pour un libertarien de droite, l'appropriation des ressources, en l'occurrence une partie des capacités de l'atmosphère à absorber du CO², est tout à fait légitime et ne semble pas sujette à l'objection du «premier accapareur»¹⁰³, dans la mesure où les ressources que chacun s'est appropriées ne rendent pas la situation des autres moins bonne qu'avant leur appropriation.

¹⁰³ «A la suite de Gérard A.Cohen, je soutiens que le principe de Nozick de la justice de l'acquisition n'est pas pertinent, dans la mesure où il permet au «premier accapareur» de monopoliser toutes les opportunités des autres d'améliorer leur sort, en les empêchant de faire aucune acquisition par eux-mêmes, ce qui leur rendrait la situation meilleure que celle dans laquelle ils vivent» OTSUKA M., «Comment être libertarien sans être inégalitaire» in Raisons politiques n° 23, Presses de Sciences Po, 2006.

Un libertarien de gauche soutiendra que puisque John Boeing s'approprie une ressource naturelle - l'atmosphère - qui appartient à tout le monde, cela implique l'obtention d'un accord¹⁰⁴ de la part des autres propriétaires de cette ressource - Martin et Frequent - et, le cas échéant, le versement d'une part des bénéfices générés par son activité à titre de «loyer».

Considérons maintenant une nouvelle situation: la quantité des GES émis par les avions de John est telle qu'il s'ensuit un réchauffement climatique dont l'une des conséquences est la fonte progressive du glacier au pied duquel vivent Martin et ses moutons. La fonte du glacier va provoquer l'assèchement des rivières et points d'eau qui étaient précédemment alimentés par la fonte des neiges durant la période estivale. Martin devra, par conséquent, soit déménager son exploitation, soit faire un forage pour garantir l'alimentation en eau dont lui et son troupeau ont besoin. La situation de Martin est, de toute évidence, moins bonne après l'appropriation des ressources qu'elle ne l'était avant mais il y a un élément qu'il convient de souligner pour la suite du raisonnement : cette dégradation n'est pas uniquement la conséquence de l'appropriation des ressources faites par John, mais aussi du dépassement d'un volume d'appropriation au-delà duquel les effets néfastes ont commencé à se faire sentir. Tant que l'appropriation des ressources restait en quantité limitée, la situation de Martin n'étant pas moins bonne, et il n'aurait pu prétendre, dans un libertarisme de gauche, qu'au paiement d'une taxe ou d'un loyer en tant que «co-propriétaire» des ressources que John s'est appropriées. Au-delà de ce seuil critique, les choses ont commencé à se gâter au point de mettre en cause les conditions de possibilité du principe de propriété de soi puisque l'action de John oblige Martin à vivre autrement qu'il ne l'aurait souhaité. Il s'agit bien là d'une contrainte imposée par un tiers.

«Quelqu'un peut voir sa situation se détériorer de deux façons en raison de l'appropriation par quelqu'un d'autre: premièrement, en perdant la possibilité d'améliorer sa situation par une appropriation particulière ou une autre; et deuxièmement, en n'étant plus capable d'utiliser librement (sans appropriation) ce qu'il pouvait utiliser autrement .»¹⁰⁵

Dans la situation de Martin, il n'est pas certain que le paiement d'une compensation, suivant la clause de Locke, soit suffisante. S'il est obligé de déménager, peut-on soutenir que, moyennant un dédommagement, il se trouvera à coup sûr sur une courbe d'indifférence? Supposons que Martin ait un enfant allergique et que l'air sain de la montagne lui soit nécessaire pour mener la vie d'un enfant normal: Il n'est pas certain que le nouvel habitat puisse offrir les mêmes conditions ni même qu'il soit tout simplement possible, de manière raisonnable, de trouver un tel lieu. Dans ce cas il resterait toujours un préjudice qui serait très difficile à estimer mais également à compenser. Nous pensons que, pour rester cohérent avec le principe de propriété de soi, un libertarien sera d'accord de dire qu'il existe toujours un niveau d'externalités au-delà duquel une compensation totale devient impossible et, donc, que l'appropriation de l'atmosphère, comme ressource externe, ne peut pas être uniquement limitée et doit nécessairement faire l'objet d'une régulation par l'imposition d'un plafond.

¹⁰⁴ Cette implication dépend toutefois du libertarisme auquel on se réfère: libertarisme géorgiste ou libertarisme à taxation complète. Cf. VALLENTYNE P., « Le libertarisme de gauche et la justice »

¹⁰⁵ NOZICK R., Anarchie, Etat et Utopie p220

Voici donc un premier point qui conclut à l'existence d'une contrainte supplémentaire à la condition de légitimité d'appropriation des ressources. Nous nous proposons à présent d'examiner le deuxième volet de la problématique qui concerne l'accès aux ressources, sachant qu'il s'agit là d'une propriété collective. Qui pourra encore prendre l'avion, et cela a-t-il un sens de parler de droit de prendre l'avion?

La question peut surprendre puisque Frequent Flyer était le seul client de John et lui achetait toute sa production. De plus, Martin n'a jamais manifesté le moindre désir de prendre l'avion. Mais imaginons que cela change, que Martin soit pris d'une envie ou d'un besoin de prendre l'avion. Si le plafond que nous avons déterminé est atteint et que Frequent absorbe tous les AAU disponibles tout en sachant qu'il dédommagera totalement Martin pour les préjudices subis, il n'en reste pas moins que, finalement, si Martin veut voyager en avion, se rendre à l'étranger pour y visiter une foire agricole, il ne pourra le faire que si des quotas d'émission sont encore disponibles sur le marché et à un prix raisonnable. Ce qui est exclu si tous les quotas sont déjà la propriété de quelqu'un. Autrement dit, la question du dédommagement lié à l'appropriation des ressources n'épuise pas la question de l'accès à l'avion puisque, en toute logique, l'un n'implique pas l'autre.

Si le fait que je m'approprie l'ensemble d'une certaine substance viole la clause telle que l'a établie Locke, alors il en va de même du fait que je m'approprie un peu et que j'achète tout le reste aux autres qui l'ont obtenu sans violer, par ailleurs, la clause restrictive de Locke. Si la clause exclut le fait que quelqu'un s'approprie toute l'eau potable du monde, cela exclut également le fait qu'il l'achète toute entière. (Et à un degré plus faible et plus désordonné, cela peut également exclure qu'il demande un certain prix pour en fournir un peu.)¹⁰⁶

Une solution pour Martin serait de racheter à Frequent Flyer le nombre d'AAU dont il a besoin pour effectuer son voyage, mais à quel prix? Supposons que le prix que Martin doit payer, pour acheter les quotas dont il a besoin, corresponde à la moitié de la somme qu'il a touchée pour les dommages subis. Cela signifie qu'il doit attribuer une partie des ressources qu'il a perçues pour compenser les coûts d'adaptation aux fins d'acquérir les quotas nécessaires pour faire son voyage en avion, ce qui nous ramène à la situation de départ où Martin se trouve dans une situation moins bonne que celle précédant l'appropriation de l'ensemble des ressources¹⁰⁷ disponibles par Frequent Flyer.

Mais en quoi cela diffère-t-il d'une situation où la cause du prix exorbitant des tickets d'avion serait la rareté du pétrole ? Il est probable que les modestes revenus de berger de Martin ne lui permettraient pas de s'offrir un voyage en avion, mais c'est également vrai pour d'autres biens comme acheter du caviar ou une Ferrari. Nous pensons que, dans une telle situation, les intérêts de Martin ne sont pas pris en compte de manière équitable parce que cela affecte le principe de propriété de soi.

Il faut faire la distinction entre les coûts d'adaptation consécutifs à l'effet de serre et la perte de possibilité d'améliorer son niveau de bien-être grâce à l'accès à un bien - l'avion - à des conditions raisonnables. Si les conditions de vie de Martin sont dégradées du fait de l'appropriation des ressources par Frequent Flyer, alors il doit, de par la clause restrictive de Locke, être dédommagé

¹⁰⁶ NOZICK R., Anarchie, Etat et Utopie

¹⁰⁷ Pour une meilleure fluidité du texte, nous considérons que les ressources naturelles qui sont régulièrement citées sont à comprendre comme la capacité de l'atmosphère à absorber du CO².

pour compenser les coûts d'adaptation. Mais le prix exorbitant des AAU qu'il pourrait éventuellement acheter à Frequent n'a plus rien à voir avec la détérioration de sa situation, après l'appropriation des ressources externes par Frequent, mais bien avec les possibilités d'amélioration de ses conditions d'existence grâce à un bien, l'avion, devenu inaccessible. Ne pouvant se payer un voyage en avion - qui serait dans notre exemple le seul moyen de transport pour se rendre à une foire agricole - il risque de perdre des opportunités d'affaires mais également la possibilité de découvrir éventuellement des nouvelles techniques d'élevage qui lui permettraient d'améliorer ses conditions de travail et ses résultats financiers. Pris isolément, le droit à la propriété de soi n'implique pas, dans un libetarisme de gauche ou de droite, une obligation de la société à pourvoir aux moyens nécessaires pour la concrétiser. D'un autre côté, il ne serait pas cohérent que la jouissance de la pleine propriété de soi soit conditionnée par un bien externe dont vous êtes propriétaire mais qui ne vous serait plus accessible.

«Je soutiens qu'un droit à la propriété de soi est parfaitement compatible avec «un» principe de justice en acquisition parfaitement égalitaire et qui préconise une distribution des ressources du monde qui égalise les chances de parvenir au bien-être»¹⁰⁸

Faut-il alors établir un droit égal par tête à partir du plafond d'émissions de GES qui serait imposé au secteur aérien? Puisque l'appropriation des ressources, qui appartiennent de manière égalitaire à tous, implique une taxation des avantages¹⁰⁹, on peut penser que la situation est plus équitable que précédemment puisque tous recevraient une compensation pour l'appropriation des ressources, et personne ne serait privé d'un accès direct à ces mêmes ressources, c'est-à-dire pouvoir prendre l'avion. Par ailleurs, Martin pourrait revendre une partie de l'allocation de base dont il n'a pas l'usage sur un marché d'échange et permettre ainsi à Frequent Flyer de garder un accès aux ressources.

Cependant, une telle redistribution restreint de manière substantielle la liberté de Frequent Flyer et suppose des coûts de transition importants. Même si Frequent Flyer peut racheter des quotas sur le marché d'échange, rien ne garantit qu'il puisse parvenir au même quota que précédemment ni que le coût global ne soit pas plus élevé. C'est donc Frequent Flyer qui se trouverait dans une situation moins bonne au nom du bien-être de Martin. Cette situation serait parfaitement inique pour un libertarien, mais faut-il pour autant renoncer à un droit égal par tête ? Axel Gosseries semble le penser, mais dans la mesure où il développe ses arguments dans une approche cosmopolite, nous pensons qu'il sera plus pertinent de les examiner dans l'approche globale qui est abordée dans les pages suivantes.

Disons, dans un premier temps, que l'argument que nous avons évoqué pour justifier un droit d'accès aux ressources, et donc au droit de prendre l'avion, se fonde sur l'articulation entre le droit égal de chances de parvenir au bien-être et le principe en acquisition parfaitement égalitaire que défend Otsuka. Cependant, nous disons également qu'un droit égal de chances de parvenir au bien-être n'implique pas nécessairement une répartition parfaitement égalitaire des ressources du monde. On pourrait imaginer qu'une partie de l'allocation correspondant au plafond global soit confiée à

¹⁰⁸ OTSUKA M., «Comment être libertarien sans être inégalitaire»

¹⁰⁹ cf. VALLENTYNE P., « Le libetarisme de gauche et la justice »

l'Etat et redistribuée de manière égalitaire entre les membres de la communauté. En quelque sorte, une allocation universelle qui garantirait un accès minimum à chaque membre, agrémentée d'un marché d'échange afin d'ajuster les écarts entre les besoins de chacun.

Nous pensons qu'une telle approche serait compatible avec les principes d'un libéralisme de gauche en maintenant l'intervention de l'Etat au strict minimum sans compromettre de manière significative les chances d'augmentation de bien-être associées à l'usage de l'avion.

Reste à déterminer la valeur d'une telle allocation de base ainsi que son rattachement éventuel à une « allocation-carbone » individuelle. Doit-on déterminer une allocation de base « avion » ou bien faut-il intégrer cette allocation dans une autre, plus globale? Laissons pour l'instant cette question en suspens puisqu'elle sera abordée dans le chapitre suivant.

Cette approche locale nous a permis de mettre en exergue deux points importants. Tout d'abord, la question de la distribution du coût des externalités n'épuise pas le problème de l'accès aux ressources ; en effet, ce sont deux faces d'un même problème. Ensuite, la clause restrictive de Locke ne couvre pas de manière explicite une situation de redistribution des ressources comme conséquence du respect d'un plafond, ce qui implique l'introduction d'une régulation, même minimale. Cette régulation peut être incitative, contraignante, voire les deux - nous examinerons ces pistes dans le chapitre suivant - mais la difficulté majeure à laquelle nous allons être confrontés dans l'approche globale est de parvenir à une politique de réduction de GES dans le secteur aérien qui allie efficacité et équité en l'absence d'une institution publique globale.

3. Application à deux pays: Royaume-Uni et Inde (application globale)

Une des différences fondamentales entre l'approche locale et l'approche globale réside dans les types d'instruments disponibles et la nature des institutions publiques susceptibles de parvenir à infléchir une tendance qui, aujourd'hui, reste l'augmentation des émissions de GES dans le secteur aérien. En effet, au niveau international, le défi consistera à parvenir à un accord global, qui demandera des sacrifices aux uns et aux autres, et ce, en l'absence d'une autorité disposant de pouvoirs contraignants. Seule l'existence d'une coopération volontaire permet d'espérer la mise en oeuvre d'une politique publique commune. Or sans celle-là, les chances de parvenir à une réduction significative des émissions de GES dans le secteur aérien, comme probablement dans les autres secteurs de l'industrie, sont ténues.

Dans cette perspective, le choix du Royaume-Uni et de l'Inde est représentatif du clivage mondial qui existe, dans le domaine du transport aérien, entre pays développés et pays en voie de développement. Tant sur la question de l'appropriation des ressources que sur celle de la répartition des coûts d'adaptation et de transition, nous avons les principaux éléments de la problématique du droit éventuel de prendre l'avion et des obligations que cela pourrait impliquer. L'objectif de cette troisième partie est d'examiner les bases normatives qu'un libéralisme de gauche peut invoquer pour distribuer, à un niveau global, l'appropriation des ressources externes et le poids des externalités causées par le transport aérien.

S'engager à réduire les émissions de GES de manière significative dans le secteur aérien signifie, à terme, une disponibilité de ressources inférieure à la somme des ressources que se sont déjà

appropriées le Royaume-Uni et l'Inde. Bien entendu, à ce jour, l'Inde n'est engagée dans aucun processus de réduction de GES émis dans le secteur aérien, ni dans aucun autre secteur d'ailleurs. Le fait est que si nous maintenons l'hypothèse, défendue précédemment, que les progrès technologiques futurs ne suffiront pas à réduire de manière significative les GES émis par les avions, alors il faudra, d'une manière ou d'une autre, «récupérer» une partie des ressources précédemment appropriées ou interdire l'appropriation de nouvelles ressources, mais sur quelles bases ? Faudrait-il appliquer un coefficient de réduction aux quantités émises par le Royaume-Uni et l'Inde ou bien doit-on envisager une redistribution plus égalitaire sur base du principe de propriété collective des ressources externes?

Nous savons que, pour un libertarien de droite, il n'y a d'injustice que si l'appropriation de ces ressources s'est faite de manière injuste, par exemple en s'appropriant ce qui appartient à quelqu'un d'autre. Mais que faire lorsqu'une possession de ressources externes devient un quasi-monopole du fait de la raréfaction des ressources de manière non prévisible? Par exemple, l'application, sans autre considération, d'un coefficient de réduction aux émissions de GES émis par les deux pays consacrerait un quasi monopole du Royaume-Uni qui se taillerait ainsi la part du lion.

Le Royaume-Uni est historiquement un gros utilisateur du transport aérien et donc plus gros émetteur de GES que l'Inde dans le secteur aérien bien que ces écarts se réduisent à mesure de la croissance du trafic aérien en Inde. Selon les statistiques établies par l'université de Sherbrooke, au Canada, le nombre de passagers transportés au Royaume-Uni s'élève, en 2005, à 93 millions, pour une population de 61 millions d'habitants, contre 28 millions en Inde, pour une population dépassant le milliard d'individus. Soit un rapport de un à cinquante mille.

Supposons un instant que le monde ne soit constitué que de ces deux pays et arrondissons les chiffres en attribuant au Royaume-Uni, 90 millions de passagers transportés en 2005 contre 30 millions en Inde. Pour la simplification de l'exemple, disons que ces chiffres sont proportionnels à la quantité de GES émis, dans le secteur aérien, par ces deux pays¹¹⁰. Nous savons qu'il faut réduire les émissions de GES afin de limiter les effets néfastes liés au réchauffement climatique, ce qui signifie que l'utilisation, et donc l'appropriation des ressources naturelles - l'atmosphère et sa capacité à absorber du CO² - de ces deux pays dépasse un seuil qui ne laisserait personne dans une situation pire qu'avant l'appropriation des ressources.

La question centrale est de savoir comment il est possible, pour un libertarien de gauche, de concilier, dans une situation où il est nécessaire de limiter l'accès aux ressources externes, le principe d'appropriation des ressources et le principe de propriété de soi. Une réduction du volume des ressources disponibles va induire des coûts de transition, aussi bien pour l'Inde que pour le Royaume-Uni. La répartition de ces coûts de transition dépendra de facteurs tels que les principes qui détermineront l'accès aux ressources. Soit nous conservons les inégalités actuelles dans la possession des ressources, et l'Inde sera la grande perdante, soit nous redistribuons l'accès aux ressources sur base du principe de propriété collective des ressources externes, et dans ce cas les

¹¹⁰ Ces chiffres n'indiquent pas la quantité de CO² pouvant être imputée à chaque passager et dès lors ces rapports ne permettent en rien d'inférer la quantité totale de GES émise par ces deux pays mais cela n'a pas beaucoup d'importance pour la validité de l'argument qui consiste à souligner uniquement l'importance des écarts d'usage de l'avion.

coûts de transition seront très importants pour le Royaume-Uni.

Du point de vue d'un libertarien de droite, l'appropriation des ressources, avec ou sans consentement d'autrui, ne pose pas de problème de justice dès lors qu'une personne dont la situation se trouverait dégradée, recevrait une compensation de telle sorte qu'*elle ne se retrouve pas plus mal lotie qu'elle ne l'aurait été autrement*¹¹¹. Le libertarisme de gauche, qui considère les ressources naturelles comme une propriété commune, commanderait le paiement d'une taxe ou d'un loyer par ceux qui se sont approprié les ressources naturelles au bénéfice des autres copropriétaires¹¹². Dans les deux cas, le plafond d'émission devrait donc être déterminé par deux critères qui sont, d'une part, la capacité d'indemnisation de ceux qui se sont approprié les ressources et, d'autre part, par le seuil au-delà duquel l'instabilité du système rendrait les effets plus difficilement prédictibles en quantité et en intensité, rendant ainsi toute politique d'indemnisation irréaliste.

Une des solutions serait d'appliquer une « taxe carbone » au prix des billets d'avion afin de compenser les coûts d'adaptation au bénéfice de ceux dont la situation s'est détériorée. Cette taxe aurait le double avantage d'alimenter un fonds de compensation mais également de réduire la demande dans le transport aérien¹¹³. Cependant, il resterait encore à déterminer comment attribuer les fonds récoltés. Pour un libertarien de droite, les recettes d'une telle taxe, dont la légitimité repose sur la clause lockéenne, devraient revenir à ceux dont la situation se trouve détériorée consécutivement à l'appropriation des ressources. En revanche, la conception égalitariste des ressources défendue par le libertarisme de gauche donnerait lieu à une répartition égale parmi les membres de la société¹¹⁴, à moins de suivre P.Vallentyne qui défend l'idée d'une allocation basée sur l'égalité de bien-être.

La première version est une application assez stricte de l'idée de propriété collective des ressources naturelles qui suppose que les avantages de l'appropriation doivent donner lieu à une taxation à répartir entre tous les propriétaires naturels des ressources. Bien entendu, les gros consommateurs paieront plus de taxes, ce qui devrait être au bénéfice de ceux qui ne prennent pas ou peu souvent l'avion, et qui sont souvent les plus démunis. Toutefois, un mode de distribution égalitariste indifférent à la distinction entre ceux qui subissent un dommage direct et ceux qui ne sont pas affectés¹¹⁵ s'expose à la critique d'être moins juste qu'une distribution dérivée de la clause lockéenne puisqu'il n'y a plus de lien entre l'état initial, avant l'appropriation, et l'état final. D'un autre côté, l'allocation basée sur le bien-être proposée par P.Vallentyne ne semble pas faire mention

¹¹¹ idem

¹¹² La distribution du bénéfice de la taxe ou du loyer dépendra de la version du libertarisme de gauche: géorgiste ou à taxation complète (RETRouver FORMULATION EXACTE!!!)

¹¹³ «In theory,demand management,as a way of reducing congestion (mais également les GES(ndlr)) ,is considerably more straightforward for air travel than for car travel,since access to the air is already,of necessity,tightly controlled» CAIRN S., NEWSON C., « Predict and Decide,Aviation, Climate Change and UK policy »

¹¹⁴ Arthur (1987) et Steiner (1994) in VALLENTYNE P., « Le libertarisme de gauche et la justice »

¹¹⁵ Selon la conception de répartition égale préconisée par Arthur (1987) et Steiner (1994).Idem

de la distinction entre choix et circonstances¹¹⁶ pour la répartition du «fond social»¹¹⁷. Or il s'agit d'une question importante qui est celle de savoir si

«la compensation offerte à X pour les actions de Y prend ou non en considération la meilleure réaction de X à ces actions...si X ne fait aucun effort pour réaménager ses activités en vue de faire face à ce que Y fait, Y doit-il offrir une compensation à X pour le dommage total dont X est la victime? »

Prenons l'exemple d'un pensionné qui choisit de s'installer au bord de la mer et d'un pêcheur dont la famille habite depuis des générations dans la maison voisine. Si le réchauffement climatique, comme certains le prédisent, provoque une montée du niveau des océans, tous deux risquent de subir les mêmes dommages, c'est-à-dire la perte de leur habitation. Pourtant, le pensionné pourrait avoir fait le choix de s'installer dans une zone inondable en toute connaissance de cause alors que le pêcheur subirait les conséquences d'un phénomène non prévisible à l'époque où sa famille a choisi de s'installer en ces lieux. Une redistribution des fonds issus de la taxe sur l'appropriation des ressources naturelles, dont le seul critère serait l'égalité de bien-être, devrait attribuer le même montant aux deux sinistrés au risque de ne pas pouvoir compenser la totalité des coûts d'adaptation¹¹⁸, par exemple, reconstruire ailleurs une maison sur pilotis, alloués aux deux sinistrés. Ne serait-il pas légitime, sur base de la distinction entre facteurs de choix et facteurs de circonstances, d'accorder une priorité au pêcheur¹¹⁹?

Il reste encore à surmonter une difficulté technique qui est l'estimation des coûts d'adaptation imputables au transport aérien. En effet, selon le rapport du GIEC¹²⁰, le transport aérien est responsable de 4% de la totalité des émissions de CO₂, ce qui est relativement peu pour nous permettre de chiffrer avec un minimum d'objectivité la part de responsabilité du transport aérien sur la montée du niveau de la mer, par exemple¹²¹ (sans compter que les effets des GES émis par les avions dans les hautes couches de la troposphère semblent être bien supérieurs à ceux émis à la surface de la Terre). Cela nous conforte dans l'idée qu'il conviendrait de traiter les émissions de GES de manière sectorielle dans la mesure où il serait plus objectif d'intégrer les facteurs qui augmentent ou diminuent les impacts.

Cette première partie du problème concerne la question de la distribution des impacts. Il nous faut maintenant examiner le deuxième niveau qui concerne les avantages, c'est-à-dire l'accès aux ressources, sachant que le plafond disponible est inférieur à la somme des quotas que se sont déjà appropriés le Royaume-Uni et l'Inde. Nous avons déjà mentionné le fait que le protocole a renvoyé

¹¹⁶ cf. GOSSERIES A., « Egalitarisme cosmopolite et effet de serre »

¹¹⁷ cf. VALLENTYNE P., « Le libertarisme de gauche et la justice »

¹¹⁸ «Il y a compensation totale offerte à une personne à qui l'on a causé une perte si et seulement si elle ne se retrouve pas plus mal lotie qu'elle ne l'aurait été autrement» NOZICK R., *Anarchie, Etat et Utopie*.

¹¹⁹ Nous dérivons cette question, qui concerne l'égalitarisme des chances, de l'égalitarisme de bien-être que défend P.Vallentyne dans la question de la redistribution du produit des taxes parce que nous pensons qu'elles sont liées. Cf. GOSSERIES A., « Egalitarisme cosmopolite et effet de serre »

¹²⁰ citer la source exacte

¹²¹ Les estimations des élévations du niveau de la mer d'ici à 2100 par rapport à 1990, pour les scénarios IS92, vont de 15 à 95 cm . PENNER J. E. etc ; « Rapport spécial du GIEC : L'aviation et l'atmosphère planétaire »

le problème des émissions de GES produits par les avions à l'OACI¹²² qui, à son tour, l'a renvoyé aux Etats. Mais supposons un instant que le plan de réduction contenu dans le protocole soit insuffisant et que le respect des objectifs de stabilisation de la concentration de CO₂ à 450 ppm à l'horizon 2050 suppose une réduction des GES, émis par les avions, de 50 %. Il ne s'agit plus ici de considérer les effets néfastes induits par l'appropriation des ressources mais de voir comment et sur quelles bases nous devrions répartir le plafond global entre les deux Etats. Un libertarien de droite dira que si l'appropriation initiale était légitime alors l'application d'un coefficient au quota actuel serait également juste. Partant du principe de la propriété commune des ressources externes, que défendent les libertariens de gauche, ne serait-il pas légitime que le copropriétaire puisse jouir de ce qui lui appartient?

Dans cette version du libertarisme, nous avons vu que l'appropriation des ressources impliquerait, de la part de ceux qui s'approprient des ressources, le paiement d'un loyer ou d'une taxe aux autres copropriétaires, mais ne peut-on concevoir qu'un individu, copropriétaire, préfère l'accès aux ressources à la perception d'un loyer, ou même les deux? On pourrait lui objecter qu'il ne serait pas juste de prétendre à percevoir et un loyer et à avoir accès aux ressources et que rien ne l'empêche de racheter des quotas à d'autres plus chanceux. Nous pensons qu'une telle objection ne tient pas et que cette solution ne serait pas compatible avec l'idée de l'égalitarisme des chances de bien-être que sous-tend le principe de propriété collective des ressources externes.

Supposons, pour illustrer notre propos, que les effets des GES émis par les avions soient dix fois supérieurs aux GES émis à la surface de la Terre¹²³; il s'agirait là d'une production de GES hautement toxiques et cela conduirait en toute logique, à une restriction drastique des vols en avion. Disons, que le nombre de vols devrait être réduit au quart du volume actuel, ce qui aurait pour conséquence de faire exploser le prix des billets d'avion. De toute évidence, même si les Indiens perçoivent une taxe qui serait appliquée à un niveau global, rien ne dit que le montant ainsi perçu permettrait aux habitants d'un pays dont le PIB est beaucoup plus faible que celui du Royaume-Uni d'avoir encore les moyens suffisants pour acheter un billet d'avion. Tout dépendra du rapport entre le montant de l'indemnité perçue, qui est peut-être déjà absorbé en partie par les coûts d'adaptation, et le prix du billet d'avion tel qu'il serait fixé par le marché¹²⁴.

Si le fait que je m'approprie l'ensemble d'une certaine substance viole la clause telle que l'a établie Locke, alors il en va de même du fait que je m'en approprie un peu et que j'achète tout le reste aux autres qui l'ont obtenue sans violer, par ailleurs, la clause restrictive de Locke. Si la clause exclut le fait que quelqu'un s'approprie toute l'eau potable du monde, cela exclut également le fait qu'il l'achète tout entière. (Et à un degré plus faible et plus désordonné, cela peut également exclure qu'il demande un certain prix pour en fournir un peu)¹²⁵.

Pour éviter ce qui serait une forme d'exclusion, l'Inde pourrait invoquer un droit positif de prendre l'avion sur base du principe d'égalitarisme des chances de bien-être découlant d'une propriété

¹²² OACI: Organisation de l'Aviation Civile Internationale

¹²³ Le niveau de connaissance actuel permet de supposer un effet de deux à quatre fois supérieur sans même parler de l'effet des vapeurs d'eau qui produit un «voile» à la limite de la troposphère sous forme de cirrus

¹²⁴ Ceci montre qu'un marché d'échanges de quotas ne serait pas juste s'il s'effectue sur la totalité des quotas disponibles.

¹²⁵ NOZICK R., *Anarchie, Etat et Utopie* p224

commune des ressources externes et du principe dérivé qui consiste à dire que nous avons tous le même droit de polluer. Ce droit serait bien entendu limité par le plafond global d'émissions de GES, mais toute la question est de savoir s'il s'agit d'un droit à une part égale à l'intérieur de cette enveloppe ou simplement d'un droit d'accès à cette enveloppe? Autrement dit, cela permet-il de conclure à un droit aux ressources externes égal par tête, et par extension à un droit égal de prendre l'avion à hauteur d'un quota d'émission égal par tête?

Nous pensons qu'il faut avancer avec prudence avant de conclure et examiner la distinction qu'il y a entre un droit à des ressources externes purement égalitaire et le droit d'accès à un bien qui se fonde sur un égalitarisme des chances de bien-être. Peut-on, par exemple, invoquer un droit égal par tête ou faut-il appliquer une autre forme de distribution?

Nous allons examiner les deux formes de distribution, à savoir une répartition égalitaire des allocations de base et une distribution qui se baserait sur le *grandfathering*¹²⁶

Que se passerait-il si nous appliquions un droit égal par tête, c'est-à-dire une allocation par pays en fonction de sa population, sur la base du principe d'un droit égal de polluer par tête ou encore si nous décidions de dire que l'Inde, qui a historiquement émis le moins de GES dans le transport aérien, devrait pouvoir compenser son retard sur la base d'une plus grande responsabilité imputable au Royaume-Uni¹²⁷ au niveau de concentration de GES dans l'atmosphère?

L'idée qui sous-tend cette revendication de répartition égalitaire des ressources est, finalement, de rendre accessible à chacun le même niveau de bien-être, c'est-à-dire de défendre le principe d'un égalitarisme des chances. Dès lors, si nous suivons les libertariens de gauche dans l'idée que l'atmosphère appartient à tout le monde, alors la revendication d'une égalité des avantages, découlant de son appropriation, devrait donner lieu à une allocation de base de quotas d'émissions égale par tête d'habitant. Est-ce envisageable?

L'application stricte d'un tel principe obligerait le Royaume-Uni à réduire drastiquement le volume de ses vols, occasionnant ainsi des coûts de transition très lourds pour l'économie nationale et laisserait, en revanche, un espace très important pour l'expansion du trafic aérien en Inde. Cela suffit-il pour rejeter l'idée d'une égalité par tête pour ce qui est de l'allocation de base?

Axel Gosseries¹²⁸ soulève plusieurs arguments intéressants contre l'allocation égale par tête des quotas d'émission de CO₂, dont l'influence des spécificités géographiques, le *grandfathering*. Bien que certains de ces facteurs, comme le *grandfathering*, puissent servir de solution transitoire vers une répartition plus juste, ses objections mettent en évidence les limites d'une inférence d'une égalité des droits aux avantages des ressources à partir simplement de l'idée de propriété collective de ces ressources.

Toutefois, nous pensons que, si une application stricte d'une égalité d'allocation par tête se révélait

¹²⁶ voir lexique

¹²⁷ «Clearly the industrialized countries have used up a significant share of the "global carbon space" available to humanity while driving up atmospheric CO₂ concentrations from the pre-industrial norm of 280 ppmv to the current level of about 360 ppmv. Therefore, the developing countries argue that responsibility for past emissions should be considered when future rights are allocated.» PICHES R. etc., « Development, Sustainability and Equity »

¹²⁸ GOSSERIES A., « Egalitarisme cosmopolite et effet de serre »

difficilement applicable, il ne faudrait pas pour autant rejeter l'idée de l'égalité du droit de jouir des ressources qui appartiennent à la communauté. Une version moins radicale que l'idée du droit à une allocation de base égale pour tous pourrait s'appuyer sur le principe d'une «allocation universelle CO²», ou «minimex CO²» par tête et pour une durée de cinq ans. Le tout est de savoir si cette allocation devrait être déterminée de manière sectorielle ou globale, mais également de savoir si nous devons l'appliquer de manière individuelle ou collective. Cette question sera examinée dans le prochain chapitre mais convenons, dans un premier temps, qu'elle devrait être sectorielle: ne couvrir que le secteur aéronautique, et collective: déterminer un quota par Etat.

L'application d'un «minimex CO²» aurait pour avantage de garantir un meilleur accès aux Indiens qui souhaitent prendre l'avion ; quant à l'application du *grandfathering*, pour une période transitoire, elle permettrait de réduire les coûts de transition au Royaume-Uni. Enfin, la création d'un marché d'échange réduirait de manière significative les coûts de réduction des GES. Ces différentes mesures amélioreraient l'efficacité d'une politique de réduction des GES mais resterait critiquable du point de vue de l'équité de la distribution des coûts et des avantages au bénéfice du Royaume-Uni, qui resterait dans une situation de statu quo; à moins de considérer, sur un plus long terme, l'instauration d'une politique de convergence des niveaux d'émission entre les deux Etats et des transferts du Royaume-Uni vers l'Inde en termes de technologie et de prise en charge plus importante des coûts d'adaptation... Cela nous renvoie vers le niveau local dans le sens où il est peu plausible de développer une politique de convergence globale sans accepter, pour le Royaume-Uni, l'idée d'une diminution significative de l'usage du transport aérien.

Conclusion du chapitre

Au début de ce chapitre, nous avons posé la question de savoir ce que le libéralisme de gauche peut nous dire sur le droit de prendre l'avion. La difficulté a été de trouver un équilibre entre les versants de la liberté négative et les moyens nécessaires à l'exercice du versant positif de la liberté dans une situation où il est nécessaire de réduire les émissions de GES dans le secteur aérien, ce qui implique des coûts d'adaptation et de transition qu'il convient de répartir équitablement. Partant du concept de la propriété collective des ressources externes, défendu par le libéralisme de gauche, nous avons tenté de montrer que la question de la distribution des coûts et celle de l'accès sont intimement liées et demandent une approche conjointe.

Tant au niveau local que global, nous avons vu qu'il est très difficile de concilier équité et efficacité sans transferts nets entre les membres de la communauté ou entre les différentes communautés. La difficulté est toutefois plus grande au niveau global du fait de l'absence d'une instance supérieure, et donc d'une autorité capable d'imposer des règles de distribution. Cela implique qu'une solution globale ne peut se trouver que sur base d'une libre coopération entre les différentes communautés ou Etats, et donc rend l'efficacité de la distribution des coûts et des avantages plus encline à l'engagement des pays les plus riches à prendre une plus grande part des coûts et des transferts et à l'engagement des pays émergents à accepter l'idée d'une limitation, à terme, de leur croissance dans le secteur aérien. Ce n'est qu'à ce prix, pensons-nous, qu'il sera possible, dans une vision libérale, de concilier les deux versants de la liberté dans le cadre d'une restriction de l'usage de

l'avion.

Dans le chapitre suivant, nous examinerons la législation existante, notamment les différentes directives européennes que nous analyserons sous l'angle des critères suffisantistes et libertariens. L'objectif sera d'identifier, d'un point de vue normatif, les éléments susceptibles de renforcer ou de fragiliser l'idée d'une justice distributive globale dans le sujet qui nous occupe.

CHAP IV

ETAT DES LIEUX ET SYNTHÈSE

Dans les chapitres précédents, nous avons examiné quel fondement normatif serait en mesure de justifier un droit fondamental de prendre l'avion mais également d'en limiter l'usage. L'objectif était de voir ce que le suffisantisme et le libertarisme de gauche pouvaient nous apporter à ce propos. Dans ce chapitre-ci, nous allons partir des mesures concrètes de réduction de GES dans le secteur aérien et particulièrement de la stratégie de la Commission européenne en la matière. Il nous faut examiner les mesures qui sont effectivement mises en oeuvre par différentes instances et les analyser à la lumière des conclusions auxquelles nous sommes parvenus. Nous examinerons, en premier lieu, à travers le prisme du suffisantisme et du libertarisme de gauche, la directive européenne 2008/101/CE qui modifie la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de GES. Ensuite, nous soumettrons la structure de la directive européenne à une analyse critique. Enfin, nous tenterons d'exposer en quoi la dimension axiologique qui fait défaut à la directive européenne est nécessaire à l'élaboration d'un accord de coopération global pour la réduction des GES dans le secteur de l'aviation.

1. Le marché européen d'échange des quotas d'émission, ETS

Dans son article 2.2, le protocole de Kyoto renvoie le problème de la réduction des GES émis par les avions à l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI). Ce dessaisissement tient à deux facteurs principaux : la difficulté de dégager exactement la responsabilité de tel ou tel Etat dans l'émission de GES par les avions puisqu'elles se font sur plusieurs territoires, mais également le manque de connaissance des effets des émissions à haute altitude, ce qui rend l'évaluation de leur incidence globale et locale plus difficile à mesurer. L'échec des discussions ultérieures menées au sein de l'OACI¹²⁹ a incité la Commission européenne à prendre une initiative unilatérale en intégrant les émissions du secteur aérien dans son plan d'action de réduction d'émissions de GES¹³⁰ en conformité avec le protocole de Kyoto. L'objectif est de réduire la concentration des GES dans l'atmosphère à une valeur de 450 ppmv ; la directive 2003 en fixe le cadre et les modalités de fonctionnement. Pour y parvenir la Commission a opté pour une stratégie *cap-and-trade* qui consiste en la fixation d'un plafond d'émissions à l'intérieur duquel les instruments du marché opéreraient une régulation grâce à un système d'échange de quotas d'émission. Le marché

¹²⁹ «Les participants à la sixième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI en 2004 sont convenus qu'un système d'échange de quotas d'émissions propres au secteur de l'aviation et reposant sur un nouvel instrument juridique introduit sous les auspices de l'OACI semblait suffisamment peu attrayant pour pouvoir d'ores et déjà être abandonné. En conséquence, la résolution A35-5 de la 35^e session de l'Assemblée de l'OACI, qui s'est tenue en septembre 2004, ne proposait pas de nouvel instrument juridique, mais approuvait le principe de l'échange ouvert de droits d'émission et la possibilité, pour les États, d'intégrer les émissions résultant de l'aviation internationale dans leurs systèmes d'échange de quotas d'émission.» Directive 2008/101/CE du Parlement Européen et du Conseil du 19 novembre 2008.

¹³⁰ Directive 2003.

d'échange est, toujours selon la Commission, l'instrument qui permet d'obtenir une réduction des émissions dans des conditions qui offrent le meilleur rapport coût/bénéfice d'un point de vue économique¹³¹, l'objectif étant d'éviter les distorsions de concurrence.

La principale difficulté a été d'établir des mesures qui ne compromettent pas la viabilité d'un secteur économique, de parvenir à des réductions substantielles d'émissions de GES et de respecter les règles qui déterminent la gestion des espaces aériens nationaux, qui dépendent de l'OACI. Grâce à la mise en place d'instruments tels que le marché d'échange, l'objectif de la Commission est de promouvoir l'internalisation des externalités - coûts de transition et d'adaptation - et d'inciter fortement les compagnies aériennes à réduire leurs émissions de GES.

Parmi les défis techniques que la directive européenne doit surmonter, il y a les possibles distorsions de concurrence et d'harmonisation des quotas alloués, à titre gratuit, à l'ensemble des exploitants, afin de mettre toutes les compagnies sur le même pied.

En revanche, la gestion des moyens à mettre en oeuvre pour financer les travaux de recherche et de développement en faveur de la limitation et de l'adaptation est laissée à la souveraineté des Etats. Ceci pourrait se faire, selon la Commission, grâce aux ressources générées par la mise aux enchères d'un partie des quotas disponibles. Elle recommande également que

«le produit de la mise aux enchères serve à financer les contributions au fonds mondial pour la promotion et l'efficacité énergétique des énergies renouvelables, ainsi que des mesures visant à éviter le déboisement et à faciliter l'adaptation dans les pays en voie de développement»¹³²

Les objectifs de réduction pour le secteur de l'aviation au sein de l'UE sont sectoriels. La date de référence pour les valeurs moyennes émises n'est pas 1990, comme pour le protocole de Kyoto, mais les années 2004 à 2006. Ce choix, la Commission le justifie en invoquant le risque de perdre les avantages de la dérégulation si on prenait comme référence l'année 1990.

Comment cela fonctionne-t-il et quels sont les types de vols concernés? Le marché d'échange des quotas a été introduit en 2005 et concernait 11 500 gros émetteurs de GES. Il consiste à établir un plafond dégressif dans le temps et a pour but de gérer la rareté en termes de quotas de CO₂ disponible et de développer un marché d'échange dans lequel les industries, émettant moins que le quota de CO₂ qui leur a été alloué, échangeraient leur surplus sur base du principe de l'offre et de la demande. Parallèlement, les compagnies éprouvant des difficultés à rester à l'intérieur de leur enveloppe d'émission peuvent soit promouvoir des mesures pour réduire la consommation des avions, soit acheter des quotas disponibles à d'autres compagnies ou entreprises sur le marché d'échange. La possibilité de rachat de quotas dans un marché qui n'est pas limité au secteur aérien devrait avoir pour effet, selon la Commission, d'inciter les autres secteurs industriels à réduire davantage leurs propres émissions de GES. Un effet indirect de ces échanges serait une répercussion sur le prix des billets, et donc sur la demande, bien qu'elle estime que cette

¹³¹ idem

¹³² idem

augmentation devrait être modeste¹³³.

L'intégration du secteur aérien dans la gestion des émissions de GES repose sur le même principe que la précédente directive (2003/87/CE ETS) et consiste en un système de plafonnement et d'échange «*cap-and-trade*» des quotas d'émission. Ce système a été préféré, après une étude de faisabilité, à une approche plus interventionniste «*command-and-control*». La différence entre ces deux types de régulation, et c'est ce qui a probablement déterminé le choix auprès de la Commission, est le coût économique de la mise en oeuvre. Ces deux systèmes ne se distinguent pas sur le fond, sur la norme à respecter, en l'occurrence un plafond d'émission, mais sur les moyens d'y parvenir. Alors qu'une approche *cap-and-trade* utilise les instruments du marché - échange de quotas, «Carbon offset market»¹³⁴ - une approche «*command-and-control*» imposerait des mesures concrètes aux compagnies aériennes, comme l'obligation de renouveler la flotte s'il s'avère qu'elle devient trop polluante, de taxer lourdement les vols qui se font à vide, etc... Dans le premier cas, c'est le marché qui «organise» la façon dont le plafond est respecté, dans le second, ce sont les autorités publiques qui l'imposent. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce choix mais disons, pour l'heure, que ce choix politique est fondamental dans la mesure où il privilégie une politique publique la moins interventionniste possible¹³⁵.

Le plan de réduction des émissions des GES dans le secteur aérien commence par une première phase d'enregistrement du niveau d'émission qui s'étend sur trois ans (de 2005 à 2007), durant lesquels les compagnies aériennes établissent un relevé des émissions annuelles en vue d'obtenir une allocation de base à titre gratuit. La prise d'effet des mesures de réduction ne débutera qu'en 2012, année au cours de laquelle les compagnies aériennes se verront allouer un quota d'émissions correspondant à 97 % des émissions historiques du secteur de l'aviation (soit la moyenne 2005-2007). Les compagnies qui ne parviendraient à atteindre ces objectifs pourront acheter des quotas auprès d'autres compagnies mais également auprès d'autres industries qui parviendraient à dégager des quotas non utilisés. Ce transfert de quotas entre différents secteurs de l'industrie a pour effet de permettre au secteur aérien de maintenir sa croissance tout en réduisant les émissions de GES dans des secteurs où de telles réductions sont plus faciles à mettre en oeuvre. Cependant, cette possibilité risque de faire du secteur aérien un «acheteur» sur le marché d'échange parce que les progrès technologiques et structurels dans le secteur aéronautique ne parviendront pas à compenser

¹³³ On the basis of the scenarios examined, the effect on ticket prices was expected to be modest, varying between €0.2 and € 9 per return flight for an individual passenger. As a result, the study predicted that the demand for air transport would continue to grow, but at a slower rate with a relative reduction of between 0.1 and 2.1% over the 5 year period 2008 and 2012. This is in comparison to the predicted business-as-usual growth rate of more than 4% a year (which equates to a growth of approximately 22% over 5 years). Predict and decide

¹³⁴ Un marché «offset» permet à une compagnie, ou un individu, de compenser les émissions de CO₂ dont il serait responsable en investissant dans un projet dont le but, à court ou long terme, est de réduire les émissions de GES (éoliennes, biomasse, ..) Ainsi les industries qui risquent de dépasser leur quota d'émission peuvent acheter des crédits supplémentaires. Certaines compagnies aériennes proposent à leurs passagers de compenser les émissions de CO₂ correspondant à leur voyage par de tels mécanismes financiers. Le danger c'est que l'on pourrait faire croire que, finalement, émettre des GES n'est pas si grave pour autant que l'on compense ses émissions, ce qui revient à minimiser l'impact potentiel et donc la responsabilité de chacun.

¹³⁵ STANILAND M., « Air Transport and the EU's Emissions Trading Scheme »

la croissance prévisible¹³⁶, permettant ainsi aux compagnies aériennes de réduire leurs coûts de transition.

Toutefois, cette technique ne peut être efficace qu'à court terme dans la mesure où les autres secteurs de l'industrie devront, tôt ou tard, parvenir également à des réductions importantes, ce qui, en fait, rendra ce type de transfert peu réaliste sur le long terme. Cela donne tout au plus l'illusion qu'il est possible de maintenir une croissance dans le secteur aérien tout en respectant les objectifs de réduction d'émissions de GES¹³⁷. Une autre conséquence est que le secteur aérien peut ainsi continuer à croître avant d'arriver au constat inéluctable qu'il est impossible de réduire les émissions de GES sur le long terme sans réduire la demande. C'est «l'effet retard», dont une des conséquences est une perte d'efficacité dans la régulation de la demande, cette dernière étant, entre autres, fonction du niveau d'intégration du transport aérien dans les habitudes. Autrement dit, plus tôt nous agissons sur la demande, plus ce type de régulation sera efficace. Plus le transport aérien sera banalisé et fera partie, tout comme la voiture, des moyens de transport parfaitement intégrés dans les habitudes, moins les voyageurs seront sensibles à une augmentation de prix du ticket d'avion par l'application d'une éventuelle «taxe carbone».

Que peut-on en dire d'un point de vue suffisantiste? Si on considère qu'un plafond de 450 ppmv de CO₂ ne rend pas plus difficile l'accès aux besoins de base aux plus démunis, alors la directive est de nature à satisfaire un suffisantiste, mais toute la question est de savoir si cette limite de concentration de CO₂ à 450 ppmv, qui devrait limiter l'augmentation moyenne de température de 2°C, a ou non une incidence sur le nombre des personnes n'ayant pas accès aux besoins de base. En effet, d'un point de vue quantitatif, cette valeur de 450 ppmv pose deux problèmes à un suffisantiste. Il s'agit de l'objectivité du lien que l'on peut faire entre le niveau de concentration de CO₂ dans l'atmosphère, l'élévation de température qui en résulte, et les conséquences mesurables sur les conditions de vie des plus démunis en termes d'accès aux biens de base. Donc, pour un suffisantiste, à défaut de pouvoir mesurer de manière précise les effets d'une concentration de 450 ppmv, il serait préférable de limiter la concentration de CO₂ à la valeur de l'époque pré-industrielle, soit 280 ppmv¹³⁸. En effet, à défaut de pouvoir estimer de manière précise quel est la concentration en CO₂ dans l'atmosphère à partir de laquelle les effets causés par le réchauffement climatique affecteront les personnes situées juste au-dessus du seuil minimum, alors un suffisantiste prudent demanderait l'application du principe de précaution en limitant le niveau de concentration de CO₂ à une valeur dont on sait que les effets néfastes seraient nuls ou négligeables.

Le second problème réside dans le fait que la valeur de 450 ppmv de concentration de CO₂ dans l'atmosphère n'a pas été déterminée par une visée suffisantiste mais correspond à la valeur

¹³⁶ PENNER J. E. etc ; *L'aviation et l'atmosphère planétaire*, rapport spécial du GIEC : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, San José de Costa Rica, 1999

¹³⁷ «Des améliorations dans la technologie des aéronefs et des moteurs et dans l'efficacité du système de gestion du trafic aérien apporteront des avantages environnementaux, mais ceux-ci ne compenseront pas entièrement les effets de l'augmentation des émissions résultant de la croissance projetée de l'aviation.» *idem*

¹³⁸ PENNER J. E. etc ; *L'aviation et l'atmosphère planétaire*, rapport spécial du GIEC : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, San José de Costa Rica, 1999

historique de concentration de CO₂ dans l'atmosphère en 1990. Ce choix n'est pas innocent puisqu'il va servir opportunément aux pays industrialisés comme ligne de démarcation pour définir l'imputabilité des responsabilités des effets néfastes liés au réchauffement climatique¹³⁹. Il est, en effet, difficile de tenir quelqu'un pour responsable des conséquences d'actions ou de comportements passés dont il était impossible, au moment des faits, d'anticiper les effets néfastes par manque de connaissance.

En ce qui concerne l'accès à l'avion, la directive européenne semble mieux correspondre aux principes suffisantistes. Nous avons vu, dans le deuxième chapitre, que le suffisantisme donne une priorité absolue à ceux qui se trouvent au-dessous d'un seuil permettant de couvrir les besoins essentiels et qu'il a pour objectif de maximiser le nombre de personnes pouvant atteindre ce seuil. Or, si les GES, notamment ceux émis par les avions, peuvent, dans une certaine mesure, compromettre cet objectif ainsi que nous venons de le voir, l'avion reste malgré tout un bien social qui contribue à la génération de bien-être. Dans certaines situations d'urgence, le transport aérien assure des missions vitales telles que l'approvisionnement en biens de première nécessité à des populations sinistrées ainsi que d'autres missions d'utilité publique comme la lutte contre les incendies de forêt, la recherche et le sauvetage, pour n'en citer que les principales. Certes, le pourcentage de ces vols, bien que difficile à évaluer, reste faible mais ils n'en sont pas moins importants à titre symbolique.

C'est ainsi que la directive 2008/101/CE reconnaît l'utilité de ces vols qui bénéficient d'un statut spécial puisqu'ils n'entrent pas en compte dans le calcul et l'allocation des quotas d'émission¹⁴⁰ qui prévoit une exemption pour ces types de vol. Cela signifie que la directive accorde une priorité absolue à ces vols par rapport à tous les autres, ce qui correspond précisément aux principes suffisantistes. Le vrai problème que représente les vols en avion ne se situe pas là, la vraie question c'est de savoir qui voyage en avion, qui sont les gros consommateurs de ce type de transport? Si on considère le trafic de passagers dans un pays comme le Royaume-Uni, 75% du trafic concernent le domaine du loisir¹⁴¹. Nous sommes loin des vols dont le caractère d'urgence ou de nécessité pourrait justifier une croissance substantielle du trafic aérien. Selon les mêmes experts, l'augmentation des vols de loisir est une conséquence inévitable liée à la croissance du PIB¹⁴², ce qui signifie également que ce ne sont pas les plus défavorisés qui voyagent plus en avion mais ceux qui grâce à l'augmentation de leurs revenus et à la baisse du prix des billets d'avion, finissent par faire partie du club, encore très fermé au niveau mondial, des «frequent flyers». Toute la difficulté se trouve ainsi résumée dans les choix qu'il convient de faire entre laisser le marché développer, de manière débridée, une activité économique qui génère de la richesse mais également des

¹³⁹ «By early 2005 – with a further growth of traffic of 7.5% in 2004 – total CO₂ emissions by commercial aircraft had grown by 87% relative to the 1990 figure». Cf. Predict and Decide

¹⁴⁰ Les vols faisant l'objet d'exemption sont les vols militaires, les vols effectués par les services des douanes et de la police, les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu, les vols humanitaires. Cf. Journal officiel de l'Union européenne L 149/71 12.6.2009

¹⁴¹ CAIRN S., NEWSON C., « Predict and Decide, Aviation, Climate Change and UK policy »

¹⁴² idem

externalités ou la contrôler dans la mesure où les externalités dont elle est la cause affectent toute la planète, et en particulier les plus démunis?

En revanche, la portée géographique limitée aux pays membres de la Communauté européenne, ne permet pas d'aborder le problème de façon globale, délaissant ainsi ceux qui souffrent le plus des effets néfastes liés aux GES, et qui sont aussi souvent les plus démunis. La portée géographique est à comprendre dans le sens politique du terme. L'accroissement ou la réduction des GES se répartit de manière globale, mais une solution globale, c'est-à-dire une politique de réduction de GES qui serait suivie par tous les pays ne peut se faire sans un accord global.

- Que peut-on en dire d'un point de vue libertarien?

En choisissant une approche qui consiste à utiliser les instruments du marché (EI) plutôt qu'une approche plus interventionniste qui consisterait à imposer des taxes et autres charges sur les tickets d'avions ou des réductions drastiques en terme d'émission de GES, la Commission se situe dans la droite ligne de l'esprit libertarien qui considère toute intervention de l'Etat comme une restriction de la liberté et prône un Etat dont la fonction se réduirait à un rôle de gestionnaire.

En revanche, la directive n'aborde pas plus la question de l'appropriation des ressources naturelles que la clause restrictive de Locke. Pour un libertarien de gauche, l'appropriation des ressources naturelles, qui appartiennent à la collectivité, suppose que les tickets d'avion fassent l'objet d'une taxe, à titre de compensation pour l'utilisation des ressources naturelles, en l'occurrence l'atmosphère, et au bénéfice d'un fonds social dont la distribution varierait selon la forme du libéralisme de gauche à laquelle on se réfère. Par ailleurs, la clause restrictive de Locke est censée offrir une compensation à ceux dont la situation se trouverait dégradée après l'appropriation des ressources naturelles. Au delà d'une fonction de redistribution, l'application d'une taxe serait ici un instrument de régulation de la demande dans les limites que nous avons déjà évoquées.

2. Synthèse

A l'instar du protocole de Kyoto, la politique européenne ambitionne une dimension globale¹⁴³ mais sa portée pratique reste limitée aux pays de l'Union (application locale) ; elle n'apporte donc pas de changement au clivage existant entre les pays industrialisés qui font partie de l'annexe I du protocole de Kyoto, et qui sont les seuls à avoir des objectifs de réduction de GES, et les pays en voie de développement qui, comme l'Inde et la Chine, n'ont aucune contrainte ; il faut rappeler que les Etats-Unis refusent tout engagement de réduction si les pays en voie de développement n'acceptent pas eux-mêmes un plafond d'émission. Chaque bloc agit en fonction de ses intérêts immédiats, et seul le Conseil européen, représentant 27 pays, s'est fixé unilatéralement des objectifs de réduction de GES dans le secteur aérien :

143 «L'Union européenne continue de prendre l'initiative dans la négociation d'un accord international ambitieux qui permettra de réaliser l'objectif consistant à limiter l'augmentation de la température mondiale à 2 °C,.... L'Union européenne visera à garantir que cet accord global comprenne des mesures destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux activités aériennes, auquel cas il convient que la Commission examine les modifications à apporter à la présente directive, dans la mesure où celle-ci s'applique aux exploitants d'aéronefs.». Directive 2008/101/CE du Parlement Européen et du conseil du 19 novembre 2008

«L'objectif (est) de réduire de 30 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2020 par rapport à 1990, à titre de contribution à un accord mondial global pour l'après 2012, pour autant que d'autres pays développés s'engagent à atteindre des réductions d'émission comparables et que les pays en développement plus avancés sur le plan économique apportent une contribution adaptée à leurs responsabilités et à leurs capacités respectives.»¹⁴⁴

L'attitude de la Commission se distingue de celle des Etats-Unis par son engagement unilatéral à réduire ses émissions de GES et cela, malgré le refus des pays en voie de développement d'adopter une politique de contrôle et de régulation des émissions de GES. Cette action unilatérale n'est pas sans risques pour les compagnies aériennes battant pavillon européen¹⁴⁵ mais elle est symboliquement très importante dans le cadre d'une négociation globale ultérieure ; en ce sens, on ne peut que se féliciter d'une telle initiative. Cependant, elle présente deux faiblesses: la première faiblesse est sa portée géographique limitée ainsi que le choix des outils de régulation et de contrôle censés permettre une réduction des GES issus du secteur aérien. Sa portée politique est locale puisqu'elle ne concerne que les compagnies appartenant à la Communauté européenne du moins jusqu'en 2012 où tous les vols en partance ou atterrissant sur un aéroport de la communauté seront concernés. Il ne s'agit pas d'une faiblesse interne, à proprement parler, mais en l'absence d'une approche globale, nous pensons qu'il est illusoire de croire à une réduction des GES émis par les avions au niveau mondial : une approche qui ne serait que locale¹⁴⁶ serait vouée à l'échec pour des raisons économiques et politiques.

Rappelons notre hypothèse de départ qui est de dire que, à moins de conférer un statut spécial au secteur aérien, il sera impossible de respecter les objectifs du protocole de Kyoto sans limiter voire réduire le nombre mondial de vols. Une décision unilatérale d'un Etat ou d'un groupe d'Etats comme, par exemple, l'Union européenne, de réduire de manière drastique les émissions de GES émis par les avions, en imposant une réduction nette du nombre de vols, compromettrait la compétitivité des compagnies aériennes appartenant à ces Etats. C'est justement ce que veut éviter la Commission en privilégiant l'utilisation des instruments du marché pour réguler les émissions de GES (*cap-and-trade*) plutôt que des instruments régulateurs plus lourds (*command-and-control*)¹⁴⁷.

La deuxième faiblesse est que chaque Etat cherche à obtenir le meilleur développement économique et si le secteur aérien est un vecteur de développement économique, comme il l'est très clairement dans les pays en voie de développement, par exemple en Inde, alors il sera très difficile pour un gouvernement de justifier un plafonnement limitant l'expansion d'un secteur économique qui, comme tel, contribue à la croissance du bien-être. Un libertarien considérerait cela comme une violation injustifiable de la liberté de commerce. Pour un suffisantiste, ce serait inacceptable si le nombre d'individus se trouvant au-dessus du seuil minimum, grâce à l'augmentation de bien-être

¹⁴⁴ Directive 2008/101/CE

¹⁴⁵ Il convient de préciser qu'à partir de 2012, tous les vols au départ ou à l'arrivée des aéroports communautaires seront concernés. Cf. Directive 2008/101/CE

¹⁴⁶ Même si la directive concerne vingt-sept Etats, nous la considérons comme «locale» parce que «non-globale»

¹⁴⁷ Nous étudions ces concepts de manière plus détaillée plus loin dans le texte. Disons que, pour l'heure, il s'agit de l'opposition entre une régulation *soft* basée sur un marché d'échanges à l'intérieur d'un plafond d'émissions fixé et une régulation *hard* qui consiste à intervenir directement sur le niveau des émissions par l'établissement de règles et de moyens de contrôle

global, est supérieur au nombre de ceux qui sont tombés au-dessous de ce niveau à cause des externalités du réchauffement climatique.

Cela ne veut pas dire que toute initiative unilatérale de réduction de GES ou que la défense des intérêts au niveau local soient irrationnels ou contradictoires. Une décision unilatérale de réduction des GES par la Communauté européenne, est un signal politique fort en direction des pays en voie de développement, qui seront à terme les gros émetteurs de GES. La crédibilité, et donc l'efficacité, d'une politique publique globale de réduction des GES émis par les avions est conditionnée par la mise en oeuvre d'une politique de convergence effective des niveaux d'émission de GES entre les pays développés et les pays en voie de développement¹⁴⁸. Les pays développés doivent accepter de réduire de manière significative leur niveau d'émission de GES issus du secteur aérien et les pays en voie de développement devront - ce qui n'est pas encore le cas - accepter que leur plafond d'émissions soit nécessairement de loin inférieur à celui de l'année de référence (2004-2006 pour le secteur aérien) si on veut atteindre des objectifs de réduction¹⁴⁹ équivalents à ceux de la directive européenne. La convergence des niveaux d'émission comprend deux éléments importants. Le facteur de tendance du niveau d'émission : la politique de la Commission vise une réduction de 50% des émissions de GES à l'horizon 2050. Le second est la valeur absolue du niveau d'émission au point de convergence. Or, un tel niveau doit pouvoir s'inscrire dans une vision globale qui cherche à intégrer efficacité économique et équité.

Cette deuxième faiblesse tient à l'orientation essentiellement pragmatique de la directive européenne et l'absence de dimension morale: quelles mesures seraient les plus justes dans l'optique d'une réduction des GES? Son souci principal est de concilier efficacité et stabilité avec pour objectif de parvenir à une réduction substantielle des GES émis par les avions sans créer de distorsions préjudiciables entre les compagnies aériennes battant pavillon européen et les autres. D'un autre côté, la Commission, qui est consciente de la nécessité de parvenir à un accord mondial¹⁵⁰, semble croire qu'un tel accord pourrait émerger à partir de la directive 2008/101/CE.

Nous pensons qu'il y a là une incohérence interne. Le pragmatisme, comme souci d'être proche du concret et de l'action, est souvent perçu comme synonyme d'efficacité mais il ne permet pas, à lui seul, de dépasser la défense des intérêts subjectifs, et donc de parvenir à un accord de coopération global. Un tel accord ne peut faire l'économie de la reconnaissance de valeurs communes

¹⁴⁸ voir figure annexe «allocating emission rights. From Munasinghe(1996). PICHES R. etc., « Development, Sustainability and Equity », Second IPCC Expert Meeting, Cuba, 2000.

¹⁴⁹ «Le parlement européen invitait instamment l'Union européenne à conserver son rôle moteur dans les négociations visant à établir un cadre international pour la période postérieure à 2012 sur le changement climatique et à maintenir ses ambitions à un niveau élevé lors des discussions futures avec ses partenaires internationaux; il insistait également sur la nécessité de procéder à des réductions globales, dans tous les pays industrialisés, de 30 % par rapport aux niveaux d'émission atteints en 1990 à l'horizon 2020, en vue de parvenir à une réduction de l'ordre de 60 à 80 % d'ici à 2050.» Directive 2008/101/CE

¹⁵⁰ «L'Union européenne continue de prendre l'initiative dans la négociation d'un accord international ambitieux qui permettra de réaliser l'objectif consistant à limiter l'augmentation de la température mondiale à 2 °C, et elle est confortée par les progrès réalisés en ce sens lors de la treizième conférence des parties à la CCNUCC, qui s'est tenue à Bali en décembre 2007. L'Union européenne visera à garantir que cet accord global comprenne des mesures destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux activités aériennes, auquel cas il convient que la Commission examine les modifications à apporter à la présente directive, dans la mesure où celle-ci s'applique aux exploitants d'aéronefs.» CE., Directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil, 2008

matérialisées par des normes parce que les principes de justice sont eux-mêmes polymorphes, selon les particularités culturelles et historiques¹⁵¹. Et donc, le vrai défi d'une solution globale est de parvenir à identifier des normes porteuses de valeurs acceptables par toutes les communautés.

Le fondement normatif d'une règle implique l'existence de deux composantes : sa dimension normative proprement dite : ce qu'il faut faire, ou ce qu'il serait juste de faire, et sa dimension descriptive : à qui la norme doit-elle s'appliquer ? Partant de la nécessité de réduire les émissions de GES, la directive européenne se préoccupe de savoir comment le faire de la manière la plus efficace sans vraiment s'attaquer à la question de savoir si cela correspond également à la manière la plus juste de le faire. L'objectif est essentiellement pragmatique puisqu'il se limite ici à un souci d'efficacité. Le public auquel la directive est adressée est également très ciblé puisque les mesures s'adressent exclusivement aux compagnies aériennes. On l'a dit, la Commission a conscience de la nécessité de parvenir à une solution globale ; or, la grosse difficulté d'une solution globale, c'est de parvenir à concilier des intérêts économiques et sociaux entre des acteurs - des Etats souverains - qui n'ont pas à en répondre devant une institution supranationale dotée du pouvoir d'imposer des règles. C'est toute la difficulté de concilier efficacité et équité qui se trouve ainsi mise en équation.

Un suffisantiste se préoccuperait du sort des plus défavorisés, même si cela implique un plafond d'émission plus contraignant, mais dans la mesure où peut lui importe le type de distribution qui serait effectué au delà du seuil minimum correspondant aux besoins de base, le marché pourrait alors très bien être l'instrument de régulation permettant d'atteindre la plus grande efficacité pour atteindre un objectif de réduction d'émission de GES.

Un libertarien de gauche ne verrait pas d'objection à utiliser le marché comme instrument de régulation mais il exigerait que soit appliquée une taxe sur le billet d'avion comme paiement pour l'usage d'un bien collectif - l'atmosphère - et que soit pris en compte les dommages subit par ceux dont la situation se trouverait dégradée à cause des externalités causées par le transport aérien. Ces deux contraintes sont loin d'être négligeables mais ce qui les distingue fondamentalement des mesures contenues dans la directive c'est qu'elles reportent une partie des coûts liés à une politique de réduction sur l'individu. Chacun devra payer au prorata de l'usage qu'il fait d'un bien collectif mais également des dommages que cet usage peut causer à autrui.

Dans l'esprit de la directive européenne, nous voyons bien que la dimension normative d'une juste distribution - quelle distribution serait la plus juste? - s'efface au profit de la meilleure efficacité. Le plus important est de préserver la stabilité politique et économique au sein de l'Union. Nous avons vu qu'une des difficultés du problème de la réduction des GES émis par les avions est de concilier efficacité et équité. La préférence accordée par la Commission aux instruments économiques et incitatifs indique clairement le choix de privilégier les instruments économiques (*cap and trade*) plutôt qu'une approche *command and control*, c'est-à-dire qu'elle renonce à porter un jugement sur ce qu'il serait juste de faire et préfère laisser l'initiative de l'action aux mécanismes du marché dont elle espère que le résultat sera le plus efficace. On peut néanmoins se demander s'il est raisonnable de réduire l'efficacité d'une politique publique à la seule dimension

¹⁵¹ WALZER M., *Spheres of justice, A defense of pluralism and equality*, United States of America, 1983.

du rapport «coût-bénéfice»

De toute évidence, le gros avantage que présentent les instruments économiques, tel l'ETS (marché d'échange des quotas), est de réduire les coûts de transition pour les pays développés et donc de ne pas compromettre une éventuelle croissance économique ; néanmoins ils risquent également de voir cette même croissance économique stimuler la demande et donc faire perdre, à une politique globale de réduction des émissions de GES, une partie de son efficacité, voire de la rendre caduque. Enfin, la directive européenne souligne la volonté de la Commission de parvenir à un accord mondial global mais reste évasive quant aux sacrifices qu'un tel objectif entraînerait si on prenait en considération la nécessité d'une convergence des niveaux d'émissions de GES entre les pays développés et les pays en voie de développement. La directive européenne aborde la question des transferts de technologie entre les pays riches et les pays en voie de développement sur un mode incitatif, mais ceux-ci seraient uniquement financés par la vente aux enchères d'une partie des quotas d'émissions attribués aux compagnies aériennes¹⁵². En imposant des réductions de GES uniquement aux compagnies aériennes, la portée de la directive se limite au secteur de la production de GES et néglige totalement celui de la demande, à savoir les passagers. On peut penser dès lors que la Commission ne considère pas comme incompatibles le maintien de la croissance prévue dans le secteur aérien et la réduction des émissions de GES. Nous avons expliqué, dans le premier chapitre, pourquoi nous considérons cette hypothèse comme illusoire et si cette analyse est valide alors la directive européenne, en misant de manière massive sur la seule dimension de la faisabilité politique, semble vouée à l'échec, et donc à ne pas parvenir aux objectifs de parvenir à un accord de coopération mondial.

3. Vers modèle d'accord de coopération globale ?

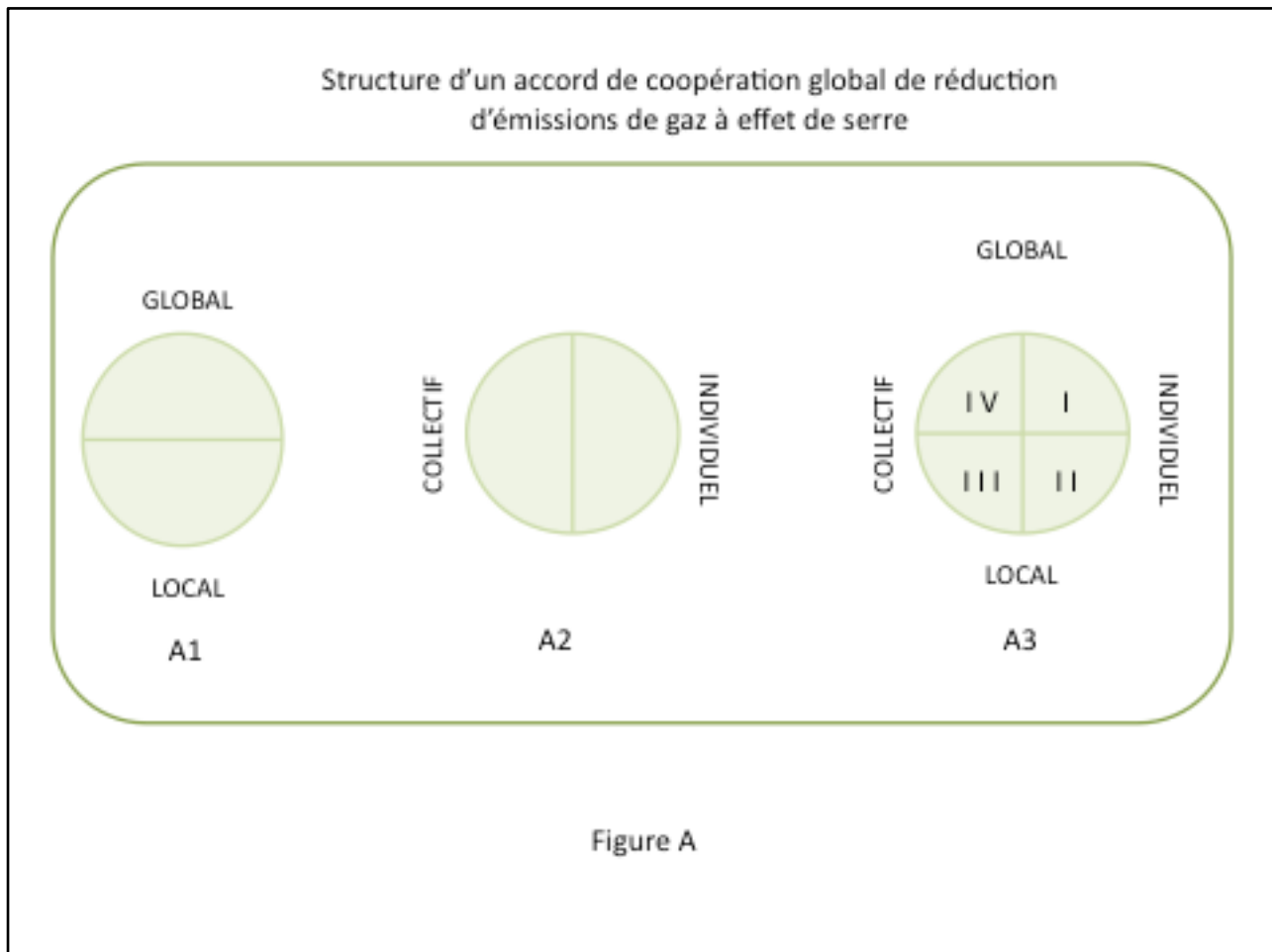
En résumé, la directive européenne est un pas dans la direction d'une solution technique - la réduction des émissions de GES du secteur aérien - mais elle néglige la dimension éthique d'une juste distribution des coûts et des avantages dans un tel processus et fragilise sa crédibilité dans la négociation d'un accord global dont on voit mal comment il pourrait faire l'économie de la dimension normatif nécessaire dans un débat qui porte sur la répartition des contraintes que chacun aura à supporter.

Nous savons que le problème est mondial et qu'il doit être traité de manière globale, mais cela ne veut pas dire que le niveau global soit la seule porte d'entrée ni qu'une politique locale pourrait faire l'économie de l'exigence de cohérence qu'une approche globale implique. Nous proposons, ci-après, un schéma qui représente les différents niveaux que devraient couvrir un accord global de coopération dont l'objectif serait de concilier efficacité et équité dans un cadre de réduction de GES. Ce modèle est critiquable mais nous avons tenté de l'élaborer à partir des critères et des limites que nous avons identifiés dans les deuxième et troisième chapitres.

Nous avons identifié quatre zones qui se définissent selon une typologie des critères complémentaires et qui se superposent pour finalement former quatre types de situations

¹⁵² cf. Directive 2008/101/CE

correspondant chacune à un angle d'attaque du problème; la combinaison des différents angles devant permettre une vue globale (figure A). La première zone oppose l'approche locale à l'approche globale, la seconde la dimension individuelle à la dimension collective.



Type de situation I: Global/Individuel

Il concerne la question du droit et de la responsabilité des individus en termes de quotas d'émission de GES dans le secteur aérien. Quel serait le quota d'émission auquel pourrait prétendre un individu et serait-il le même selon qu'il s'agirait d'un pays développé ou en voie de développement? C'est dans ce secteur que serait examinée l'idée d'une allocation universelle d'émission de GES, une sorte de *minimex CO₂* qui garantirait à tous un accès minimum à un bien social, l'avion, tout en permettant la vente des quotas non utilisés sur un marché d'échange. Il ne s'agirait pas d'un quota d'heures de vol gratuites mais d'un quota d'émission accessible à un prix plancher et qui permettrait à nos passagers indiens, dont nous avons fait la connaissance dans l'introduction, d'être certains d'avoir un jour la possibilité de prendre l'avion. Ils pourraient également réaliser ce quota sur un marché d'échange, à d'autres fins que le voyage en avion.

Au-delà de ce *minimex*, les quotas individuels supplémentaires pourraient s'acquérir soit sur un marché d'échange soit aux enchères, à un prix, dont une partie, sous forme de taxe, serait versée à

un fonds destiné à compenser ceux qui souffrent des externalités dues aux GES et à la recherche fondamentale dans le secteur aéronautique. Cela devrait satisfaire un suffisantiste puisque l'accès minimum à un bien social producteur de bien-être est garanti et que des transferts de ressources sont prévus au bénéfice de ceux qui se trouveraient au-dessous du seuil d'accès aux biens de première nécessité. La redistribution de cette taxe, sorte de compensation pour l'utilisation des ressources naturelles, telle l'atmosphère, pourrait également satisfaire un libertarien de gauche partisan d'une répartition du fonds à partir d'un critère d'égalité de bien-être.¹⁵³

Type de situation II: Local/Individuel

La dimension locale concerne les politiques de régulation qui tiennent compte des spécificités, notamment géographiques et culturelles¹⁵⁴. C'est également à ce niveau que la régulation de la demande peut se faire au moyen d'incitants ou de taxes à charge du passager. Compte tenu de l'activité essentiellement tournée vers le tourisme, réduire la demande dans le secteur aérien serait une des mesures les plus efficaces pour réduire les GES émis par les avions¹⁵⁵. Réduire la demande ne serait pas en contradiction avec les principes suffisantistes puisque les effets seraient de réduire les effets néfastes en orientant les besoins vers d'autres alternatives. Ce qui risque de gêner un libertarien serait la méthode utilisée pour réduire la demande. Soit on propose des alternatives plus intéressantes, soit on applique une taxe dissuasive. L'efficacité de telles mesures varie en fonction du niveau de dépendance des utilisateurs vis-à-vis d'un moyen de transport, l'avion, mais également des ressources financières dont chacun disposerait¹⁵⁶. Un habitant du Royaume-Uni, possédant une résidence secondaire en Bulgarie, est plus dépendant de l'avion qu'un indien de Delhi qui souhaite faire son baptême de l'air. Par ailleurs, sachant que le citoyen britannique possède également plus de ressources financières, on comprend que le montant d'une éventuelle taxe, qui se voudrait juste, ne pourrait pas être identique dans les deux cas.

C'est également un secteur où il convient d'introduire une dimension éducative, c'est-à-dire travailler sur le rapport de l'individu à l'usage de l'avion, en introduisant le concept de «quantum d'énergie».¹⁵⁷ Même si l'avion est un bien social, il reste essentiellement un bien de luxe, or le constat est que la demande de pouvoir voyager en avion reste très forte même si cela s'avère dommageable pour l'environnement¹⁵⁸. En revanche, une large majorité semble favorable à

¹⁵³ VALLENTYNE P., *Le libertarisme de gauche et la justice*

¹⁵⁴ Axel Gosseries présente les facteurs géographiques comme des arguments qui justifient de s'écarter de l'idée d'un droit égal par tête dans l'attribution des quotas d'émission de GES. Une gestion locale devrait permettre de compenser cette difficulté puisque les différences entre les «facteurs d'amont» sont plus faibles sur un territoire donné. Les distances entre les villes et la densité des secteurs routier et ferroviaire n'est pas la même au Royaume-Uni qu'en Inde. (cf. Égalitarisme cosmopolite et effet de serre)

¹⁵⁵ cf. Predict and Decide

¹⁵⁶ idem

¹⁵⁷ Illich I, Energy and Equity

¹⁵⁸ Predict and decide, table 71: support for unconstrained flying in relation to different statements,

l'établissement de nouvelles taxes *to reflect environmental damage*¹⁵⁹. Il y a donc de l'espace pour développer une nouvelle culture de responsabilité individuelle en matière de GES: sa propre empreinte carbone.

Pour un suffisantiste, l'empreinte carbone serait un «*mimimex carbone*» suffisamment bas pour ne pas affecter l'accès aux besoins de base des plus démunis, mais suffisant pour pourvoir, notamment grâce à la fonction d'épargne (des quotas) d'accéder au transport par avion s'il en a besoin. Il pourrait également revendre son «*minimex carbone*» sur un marché d'échange et ainsi pourvoir à d'autres besoins qu'il estimerait plus utiles. L'éducation consiste, dans ce cas, à adapter l'usage d'un bien aux moyens et non plus de vouloir faire coïncider les moyens dont on dispose aux besoins que l'on crée.

Pour un libertarien de gauche, la responsabilisation individuelle serait plutôt axée sur la préservation des ressources qui appartiennent à la collectivité. Faire un usage excessif d'une ressource, même moyennant le paiement d'un loyer, qui en compromette l'existence ou prive certains de pouvoir en jouir, revient à légitimer l'appropriation d'une ressource naturelle pour soi-même. Il est donc fondamental, pour chacun, de pouvoir situer sa propre empreinte carbone par rapport à un quota, un «*quantum d'énergie*¹⁶⁰» considéré comme neutre pour l'environnement.

Type de situation III: Local/Collectif

Ce secteur est celui occupé par la directive européenne dans sa forme actuelle puisqu'il s'agit des mesures visant les compagnies aériennes à un niveau local. C'est à ce niveau que les Etats, à partir d'un plafond d'émission, déterminent le choix entre des stratégies *cap-and-trade*, comme le marché d'échange de quotas ou des stratégies plus contraignantes *command-and-control* qui sont à même d'offrir de meilleurs résultats, et plus rapides, mais sont également plus lourds à gérer d'un point de vue administratif. Nous pensons que ces deux stratégies sont nécessaires et devraient pouvoir cohabiter, chacune ayant une efficacité propre. Par exemple, nous avons vu que les *city-trips* sont des produits dont la particularité est de stimuler la demande plutôt que de répondre à un besoin. Ils traduisent une surcapacité de sièges/avion et sont une des conséquences de la guerre commerciale que se livrent les compagnies pour prendre des parts de marché. Un des moyens de réduire les émissions de GES dans le secteur aérien étant de réduire la demande¹⁶¹, on voit mal comment un marché d'échange de quotas d'émission entre les secteurs de l'industrie, sans autre forme de régulation contraignante, parviendrait à éviter ce phénomène.

Nous savons qu'un suffisantiste du besoin ne s'occupe pas du mode de distribution des biens au delà du seuil suffisant, mais si la distribution d'un bien en particulier - les voyages en avions - affecte le nombre de personnes qui se trouvent en dessous du seuil suffisant alors il faut réduire le plafond en agissant, par exemple, sur la demande. Mais un suffisantisme hybride, tel que nous

¹⁵⁹ «In the 2004 British Social Attitudes Survey, support for the statement “people should be able to travel by plane as much as they like” fell from 77% to 5%, when the rider “even if this harms the environment” was added». Idem

¹⁶⁰ Illich I, Energy and Equity

¹⁶¹ cf. Predict and Decide

l'avons évoqué au deuxième chapitre, va être sensible à la notion de bien-être et va établir une priorité lexicographique en fonction de l'utilité marginale des vols de manière à cibler la demande en fonction de l'utilité marginale du type de vol considéré. Sans entrer dans l'analyse des moyens à mettre en oeuvre, qui serait très complexe, disons que ce suffisantiste ciblerait, en priorité, les vols considérés comme non nécessaires, c'est-à-dire les «*city-trip*», les vols de loisirs. Cette politique de régulation s'adresse aussi bien aux compagnies qui devront, par exemple, augmenter la productivité de leurs avions - le taux de remplissage - autrement que par le biais des «*city-trip*» et les passagers par l'imposition d'un «quota carbone avion» individuel. Au-delà, des taxes dissuasives pourraient être appliquées.

Un libertarien, peut enclin à l'interventionnisme, mettrait les quotas de CO₂ disponibles aux enchères et pour agir sur la demande, c'est-à-dire la réduire, il lui suffirait, par exemple, d'adapter la taxe, ou le loyer, correspondant à l'indemnité d'usage d'une ressource naturelle - l'atmosphère - de telle sorte que les quotas effectivement utilisés correspondent aux objectifs de réductions préalablement fixés. La distribution du fonds social ainsi constitué, nous l'avons vu, dépendra selon que nous avons à faire à un libéralisme georgiste ou un libéralisme avec taxation complète des avantages.¹⁶²

Type de situation IV: Global/Collectif

Le secteur IV représente la clef de voûte du problème de justice interactive et distributive que nous avons tenté de cerner tout au long de ce travail. Comme tel, il est conditionné par l'existence des autres secteurs ainsi que par la cohésion que ceux-ci parviendront à susciter auprès des parties concernées, dont les intérêts, par ailleurs, présentent des divergences considérables¹⁶³.

“The Parties should protect the climate system for the benefit of present and future generations of humankind, on the basis of equity and in accordance with their common but differentiated responsibilities and respective capabilities. Accordingly, the developed country Parties should take the lead in combating climate change and the adverse effect thereof.”¹⁶⁴

Le défi est ici de parvenir à un accord qui transcende les clivages politiques et économiques dictés par des intérêts locaux, même s'ils peuvent prétendre à une certaine légitimité. Ceci impliquera nécessairement des sacrifices tant de la part des pays développés, qui devront mener une politique de réduction des GES beaucoup plus ambitieuse, que de la part des pays en voie de développement qui devront, d'une part, accepter l'idée même d'un plafond d'émissions et, d'autre part, comprendre que ce plafond ne pourra jamais atteindre le niveau d'émissions actuel des pays développés.

«Our review of equity analyses highlights the difficulty of constructing a single formula— even a simple composite formula—that is in the basic self-interest of enough developed and developing countries to provide a foundation for organizing international climate change policy. Efforts to find a magic solution to equity disputes are likely to be in vain, and the question of which international climate policies will be equitable over the long term will require a great deal of additional time and effort to resolve.»¹⁶⁵

¹⁶² voir chapitre III

¹⁶³ «Equity may be one motivation for countries to pursue GHG emissions policies. However, equity principles will not override other elements of national self-interest. Moreover, differences in perceptions about what constitutes equitable distributions of effort complicate any agreement.» CAZORLA M., TOMAN M., *International Equity and Climate Change Policy*, in *Climate Issue*

¹⁶⁴ PICHES R. etc., *Development, Sustainability and Equity*

¹⁶⁵ CAZORLA M., TOMAN M., *International Equity and Climate Change Policy*

Le succès d'un tel objectif dépend du choix et de l'établissement d'une procédure équitable et conséquente dans l'élaboration d'un tel accord. C'est pourquoi, nous pensons qu'un modèle de régulation qui se baserait uniquement sur des critères d'efficacité ne permettra pas d'aboutir à un accord de coopération global parce que les sacrifices qu'il impliquera nécessairement¹⁶⁶ ne seront acceptés par les uns et les autres que si les dimensions axiologique et normative qui le sous-tendent peuvent prétendre à un statut de justice sociale.

Conclusion

Dans ce chapitre, nous avons examiné quelles étaient les politiques mises en place pour réduire les GES émis par les avions sous l'angle critique des théories de la justice qui ont fait l'objet de nos précédents chapitres. Nous avons vu que seule l'Union européenne a mis en place une politique publique de régulation de GES dans le secteur aéronautique en intégrant les émissions de GES émis par les avions à sa directive 2003 qui cherche à instaurer un marché d'échange des quotas d'émission de GES dans le cadre du protocole de Kyoto. L'absence de politique publique globale, en association avec une politique européenne essentiellement basée sur les instruments du marché, compromet les chances d'atteindre les objectifs de Kyoto, si tant est que ceux-ci soient suffisants pour faire face au problème du réchauffement climatique.

Nous avons avancé quelques propositions susceptibles de rendre compte de ces contraintes. L'efficacité est, selon nous, conditionnée par le niveau d'équité auquel le projet d'accord peut parvenir. Nous avons essayé de montrer que ces propositions sont également à même de répondre aux critiques que pourraient nous adresser un suffisantiste ou un libertarien. Ces propositions sont avant tout des pistes de réflexion car, ainsi que nous l'avons déjà écrit, il est peu probable qu'une seule ou même deux théories de la justice puissent prendre en compte un problème aussi complexe que celui qui consiste à trouver la solution la plus *juste* en ce qui concerne la réduction des GES dans un secteur en pleine expansion.

¹⁶⁶ Nous nous référons ici au scénario d'évolution convergente du niveau d'émissions de GES. Les pays développés devraient réduire leur émissions de manière significative et les pays en voie de développement devraient accepter un plafond plus modeste que le niveau d'émission actuel des pays développés. Ce principe devrait également s'appliquer pour les GES émis par les avions. Pour plus de détails, voir annexe II

CONCLUSION

Dans le premier chapitre, nous avons vu que la problématique du transport aérien repose sur la conjonction de plusieurs éléments. La croissance du trafic aérien mondial, si l'on suit la projection pour les quarante prochaines années, rend totalement illusoire l'idée d'une réduction nette des GES émis par les avions, et cela malgré les perspectives de progrès technologiques. Bien que les émissions de GES issues du transport aérien ne représentent qu'un faible pourcentage de la totalité des GES émis dans le monde, la combinaison de l'effet de serre démultiplié par le CO₂ émis à haute altitude¹⁶⁷ et d'une expansion inéluctable, si rien n'est fait pour réduire la demande¹⁶⁸, ne fera qu'accroître la participation du secteur aérien au réchauffement climatique, et donc aux effets néfastes qu'il provoque. Dès lors, si nous prenons au sérieux la nécessité de réduire globalement la quantité de GES et si nous voulons rester cohérents par rapport aux autres secteurs de l'industrie, il faudra nécessairement diminuer le nombre des vols et, en tout état de cause, en contrôler l'expansion.

L'idée d'assigner un plafond d'émissions à un secteur d'activité spécifique, tel que le secteur aérien, implique de prendre en compte la question de savoir comment répartir les externalités mais également celle de décider et désigner qui pourra encore voyager en avion ou qui devra cesser de faire. La répartition du trafic aérien dans le monde étant particulièrement inégale, ces deux aspects supposent que l'on examine le problème sous l'angle de la justice interactive - les externalités - mais aussi sous l'angle de la justice distributive - les externalités et l'accès à un bien social, l'avion -. L'objectif du premier chapitre a donc été d'établir ce qui fonde la nécessité d'un plafond d'émission applicable au secteur aérien et de voir quelle pourrait être la justification normative d'un droit fondamental de prendre l'avion.

Nous avons vu qu'il est possible de soutenir une comparaison entre le droit d'accès à l'eau et le droit de prendre l'avion, pour autant que nous restions dans le domaine des besoins vitaux, tels que les vols humanitaires, sanitaires ou de protection civile. Au delà de ce domaine, tout de même très limité, cela devient plus compliqué et dépend notamment de la valeur que nous pouvons accorder à l'utilité de voyager en avion. Ainsi, voyager en avion dans le cadre de déplacements de loisir ou de désenclavement des régions pauvres ne présente pas la même utilité. La justification du coût de ces voyages, en termes de CO₂ émis dans l'atmosphère, ne peut donc être équivalente. Il faudra, par conséquent, parvenir à faire une distinction entre émissions de luxe et émissions de subsistance. Dans cette perspective, nous avons interrogé deux théories de la justice susceptibles de nous guider dans la quête d'un fondement normatif capable de rendre compte d'une distribution équitable des coûts et des avantages liés au transport aérien.

Dans le deuxième chapitre, nous avons tenté de savoir ce que le suffisantisme pouvait nous dire sur le droit de prendre l'avion. Nous avons vu que ce qui compte, pour un suffisantiste, ce n'est pas de supprimer des injustices éventuelles, en termes de distribution des chances et/ou des ressources, mais de garantir, à un maximum d'individus, un accès minimum aux ressources de base. Dans cette

¹⁶⁷ PENNER J. E. etc ; *L'aviation et l'atmosphère planétaire*, rapport spécial du GIEC

¹⁶⁸ idem

perspective, c'est plutôt la dimension des externalités et des effets néfastes causés par le transport aérien qui est concernée puisque ce sont souvent les plus démunis qui sont les premières victimes. Dès lors, le problème qui se pose est la détermination du plafond d'émission qui n'affecte pas le nombre d'individus ayant accès au panier de base ainsi que la faisabilité politique. Si nous prenons un plafond d'émissions correspondant à la concentration des CO² dans l'atmosphère telle qu'elle l'était avant l'ère industrielle, soit 280 ppmv, il faudrait purement et simplement limiter l'usage de l'avion aux seules missions dont les bénéfices seraient supérieurs aux coûts en terme d'incidence négative ; en d'autres termes, il faudrait limiter l'usage de l'avion à des vols de type humanitaire en excluant, par exemple, les vols touristiques ou de transport de marchandises.

Lorsque nous avons considéré la dimension de l'accès à l'avion, comme bien social, nous sommes parvenus à un suffisantisme hybride qui considère la notion de «standard de vie» plutôt que celle de «seuil de besoins» et offre des perspectives intéressantes dans la mesure où il permet d'éviter la perte d'utilité agrégée d'une répartition égalitaire dans une situation de rareté et où il s'appuie sur un prioritarisme lexicographique qui permet une distribution plus juste en se construisant sur une différenciation des besoins. Cependant, la difficulté est de disposer d'outils capables de hiérarchiser les besoins entre eux: un professeur d'université a-t-il plus besoin de prendre l'avion qu'un dirigeant de société d'import-export? Au-delà de la simple quantification - comment chiffrer un bien-être suffisant ? -, il s'agit de savoir comment traduire ce «bien-être» en allocation d'émissions de GES - en AAU? C'est là tout le problème d'une compatibilité entre les contraintes de la liberté et de l'accessibilité à un bien social.¹⁶⁹

Dans le troisième chapitre, nous sommes partis du concept de la propriété collective des ressources externes, défendu par le libéralisme de gauche, et nous avons tenté de montrer que la question de la distribution des coûts et celle de l'accès sont intimement liées et demandent une approche conjointe. Tant au niveau local que global, nous avons vu qu'il est très difficile de concilier équité et efficacité sans transferts nets entre les membres de la communauté ou entre les différentes communautés. La difficulté est toutefois plus grande au niveau global du fait de l'absence d'une instance supérieure, et donc d'une autorité capable d'imposer des règles de distribution. Cela implique qu'une solution globale ne peut se trouver que sur la base d'une libre coopération entre les différentes communautés ou Etats, et donc rend l'efficacité de la distribution des coûts et des avantages plus dépendante de l'engagement des pays les plus riches à prendre une plus grande part des coûts et des transferts et à l'engagement des pays émergents d'accepter l'idée d'une limitation, à terme, de leur croissance dans le secteur aérien.

Enfin, nous avons examiné quelles étaient les politiques mises en place pour réduire les GES émis par les avions et, en particulier, la directive européenne qui intègre les émissions de GES produits par les avions dans le cadre d'un marché d'échange des quotas d'émissions de GES. Force est de constater que seule l'Europe s'est lancée dans l'application de mesures concrètes susceptibles de réduire les GES émis par les avions. Cependant, nous avons également expliqué pourquoi, même si les effets de la directive peuvent avoir une portée globale, l'absence de politique publique globale -

¹⁶⁹ RAWLS J., *Théorie de la justice*

c'est-à-dire une politique qui implique tous les pays développés mais également les pays en voie de développement - et une politique européenne essentiellement basée sur les instruments du marché, ils compromettent les chances d'atteindre les objectifs de Kyoto. Nous avons alors tenté de définir une typologie composée de quatre types de situation devant, à notre avis, être prises en compte dans toute tentative de solution globale. L'idée est de croiser la dimension «locale-globale» avec une dimension «individuelle-collective» afin de prendre en compte les différentes strates qui composent les limites auxquelles nous sommes confrontés.

Nous avons avancé quelques propositions susceptibles de rendre compte de ces contraintes. L'efficacité est, selon nous, conditionnée par le niveau d'équité auquel le projet d'accord peut parvenir. Nous avons essayé de montrer que ces propositions sont également à même de répondre aux critiques que pourraient nous adresser un suffisantiste ou un libertarien. Ces propositions sont avant tout des pistes de réflexion car, ainsi que nous l'avons déjà écrit, il est peu probable qu'une seule ou même deux théories de la justice puissent prendre en compte un problème aussi complexe que celui qui consiste à trouver la solution la plus *juste* en ce qui concerne la réduction des GES dans un secteur en pleine expansion.

L'intérêt de ce travail, sans avoir la prétention d'apporter des réponses définitives au problème des GES émis par le secteur aérien, a été de faire apparaître l'incohérence qui existe entre la nécessité d'une politique environnementale mondiale dans le domaine des émissions de GES et les conséquences prévisibles d'un développement débridé du trafic aérien dont les émissions de GES, si rien n'est fait pour diminuer la demande, devraient croître et non diminuer. Agir sur la demande, répartir le poids des contraintes liées aux externalités mais également aux adaptations économiques et sociales, implique un débat global dans lequel les seuls instruments économiques seront incapables de dépasser le clivage des intérêts nationaux et individuels. Concilier efficacité et équité dans la gestion du niveau des GES émis par le secteur aérien ne pourra pas se faire en éludant la dimension normative qu'un tel débat suppose, c'est-à-dire réfléchir sur la façon la plus juste de répartir le poids d'un fardeau entre les membres d'une même communauté. Le défi qui consiste à réduire les émissions de GES de soixante à quatre vingt pour cent, à l'horizon 2050, est immense, et seule une action collective a des chances d'y parvenir.

If the long-term climate equity problem is this difficult, then one important policy challenge is to keep this difficulty from impeding useful short-term progress toward cooperative mitigation of GHG emissions. Richer and poorer countries need to continue to develop relationships that will support long-term commitment to pursuing shared benefits in a mutually agreeable fashion. Given the uncertainties that surround future economic growth, climate change impacts, and willingness to pay to ameliorate those risks, this process needs to be adaptive rather than immediate. Initial steps to cooperate in climate policy and share benefits can be pursued without precluding options in the future.¹⁷⁰

¹⁷⁰ CAZORLA M., TOMAN M., *International Equity and Climate Change Policy*

BIBLIOGRAPHIE

I. Ouvrages de référence

- ARNSPERGER C., *Critique de l'existence capitaliste*, Paris, Editions du Cerf, 2005.
- ARNSPERGER C., VAN PARIJS P., *Ethique économique et sociale*, Paris, La Découverte, 2000.
- JONAS H., *Le Principe de responsabilité*, Paris, Editions du Cerf, 1997.
- KYMLICKA W., *Les Théories de la justice*, Paris, La Découverte, 1999.
- LADRIERE J., *Ethique dans l'univers de la rationalité*, Namur, 1997.
- NOZICK R., *Anarchie, Etat et Utopie* (trad. E. D'auzac De Lamartine), Paris, PUF, 1988.
- OTSUKA M., *Libertarianism without equality*, Oxford, 2
- RAWLS J., *Théorie de la justice*, Paris, Seuil, 1997
- TAYLOR C., *La Liberté des modernes*, Paris, PUF, 1997.
- VAN PARIJS P., *Qu'est-ce qu'une société juste ?*, Paris, Seuil, 1991.

II. Mémoires et articles

- ALBERS S., BÜHNE J-A, PETERS H., « Emission Trading – Strategy implications for Airlines », in *Association for European Transport and Contributors*, 2007.
- BRECHET T., PERALTA S., *The Race for Polluting Permits*, UCL/ULB, 2007.
- CAIRN S., NEWSON C., « Predict and Decide, Aviation, Climate Change and UK policy », in *Environmental Change*, University of Oxford, 2006.
- CASAL P., « Why sufficiency is not enough » in *Ethics 117*, University of Chicago, 2007.
- CAZORLA M., TOMAN M., « International Equity and Climate Change Policy » in *Climate Issue, Brief n° 27*, Washington, 2000.
- FRANKFURT H., « Equality as a Moral Ideal » in *Ethics 98*, University of Chicago Press, 1987.
- GILLEN D., « Evolution du transport interurbain de voyageurs. Transport international aérien de passagers de demain », Vancouver, 2009.
- GOSSERIES A., « Egalitarisme cosmopolite et effet de serre » in *Changement climatique n° 5*, Iddri, 2006.
- GOSSERIES A., « Libertarisme de gauche et Hobbesianisme de gauche » in *Raisons politiques n° 23*, Presses de Sciences Po, 2006.
- ILLICH Y., « Energie et Equité », *Le Monde*, 1973.

- OTSUKA M., «Comment être libertarien sans être inégalitaire» in *Raisons politiques* n° 23, Presses de Sciences Po, 2006.
- PELS E., «The Environmental Impacts of Increased International Air Transport», Mexico, 2008.
- PETIT E., «Toute ma vie, j'ai rêvé», *émission Grand Angle*, RTBF, 2010.
- PIERCE C.S., «How to make our ideas clear», *Popular Science Monthly* 12, (286-302), 1878.
- RISSE M., « Global Climate Change and Common Ownerships of the Earth », Harvard University, 2009.
- SMETS H., « Le droit à l'eau » in *Académie de l'eau*, CEDE-AESN, Paris, 2002.
- STANILAND M., « Air Transport and the EU's Emissions Trading Scheme », Pittsburg, 2009.
- VALLENTYNE P., « Le libéralisme de gauche et la justice », in *Revue économique* Vol 50, p. 859-878, Science Po University Press, 1999

III. Rapports

- CE., *Directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil*, 2008
- CE., *Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil*, 2003
- CE., *Décision de la Commission du 8 juin 2009 relative à l'interprétation précise des activités aériennes visées à l'annexe I de la directive*, Journal officiel de l'Union européenne, juin 2009
- IATA., *A global approach to reducing aviation emissions*, www.iata.org
- JACOBY H. D., « Report 9 : CO2 Emissions Limits : Economic Adjustments and the Distributions of Bunders, 1997.
- KUIJPERS L., « Meeting Report of the Joint IPCC/TRAP Expert Meeting on Options for Limitation of Emissions of HFC's and PFC's », Petten, 1999.
- PACHAURY R. K., « Bilan 2007 : Changements climatiques. Rapport de synthèse », Genève, 2007.
- PENNER J. E. etc ; Rapport spécial du GIEC : *L'aviation et l'atmosphère planétaire*, Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat.
- PICHS R. etc., « Development, Sustainability and Equity » , *Second IPCC Expert Meeting*, Cuba, 2000.
- PNUD., «Lever les barrières: mobilité et développement humain», *Rapport mondial sur le développement humain*, 2009
- SAGUN Program, « Climate Change Impacts on Livelihoods of Poor and Vulnerable Communities And Biodiversity Conservation », Népal, 2000.
- XXX, « Rapport annuel du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale », 2008.
- WARNER K. etc ., Mapping the Effects of Climate Change on Human Migration and Displacement », Earth Institute of Columbia University, 2009.

TABLE DES MATIERES

| | |
|---|----|
| Introduction..... | 5 |
| Chapitre I : Droit et plafond d'émission des GES..... | 10 |
| Pourquoi faut-il un plafond ?..... | 10 |
| Question du droit | 14 |
| Peut-on comparer le droit de prendre l'avion au droit de l'accès à l'eau ?..... | 16 |
| Chapitre II : Approche suffisantiste | 21 |
| Le suffisantisme comme théorie de justice distributive | 23 |
| Application à une communauté locale | 29 |
| Application globale..... | 33 |
| Chapitre III : Libertarisme de gauche..... | 41 |
| Liberté de soi et propriété des ressources..... | 41 |
| Application locale | 41 |
| Application globale..... | 41 |
| Chapitre IV : Etat des lieux et synthèse..... | 57 |
| L'Europe et l'ETS | 57 |
| Synthèse..... | 62 |
| Vers modèle d'accord de coopération globale ?..... | 66 |
| Conclusion..... | 73 |
| Bibliographie..... | 76 |
| Table des matières..... | 78 |
| Glossaire : | 79 |
| Annexe I : Plan de vol: Halifax international airport - Liège..... | 80 |
| Annexe II : Allocation emissions rights | 82 |
| Annexe III : Annexe B au protocole de Kyoto..... | 84 |

GLOSSAIRE

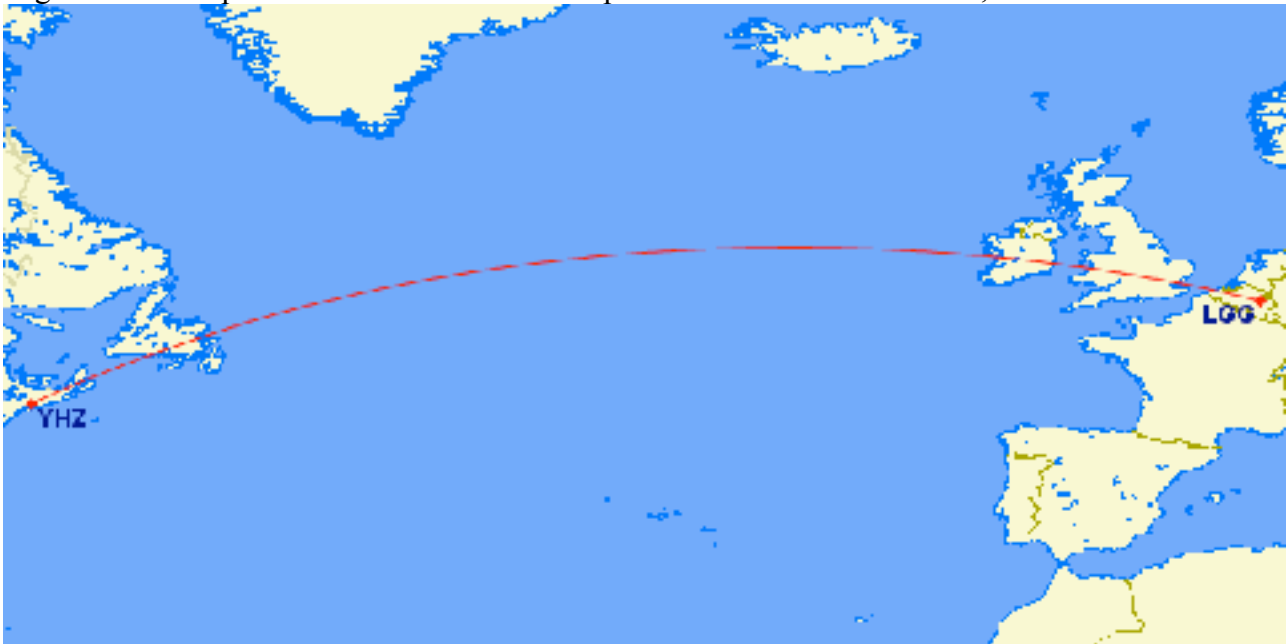
| <u>Abréviation</u> | <u>Définition</u> |
|--------------------|---|
| AAUs | Assigned Amount Units. Chaque unité représente une tonne de CO2 |
| DES | development, equity and sustainability |
| EPC | equal per capita |
| GDP | Gross Domestic Product: An approximation of the value of goods produced per person in the country, equal to the country's GDP divided by the total number of people in the country. |
| grandfathering | Après la guerre civile dans le sud des États-Unis, les États de la région passèrent d'un suffrage universel masculin –accessible aux Noirs mais dont les femmes étaient exclues– à un suffrage censitaire et/ou capacitaire accessible en principe tant aux Blancs qu'aux Noirs. Toutefois, il était évident que peu d'Afro-américains seraient en mesure de satisfaire aux exigences censitaires et/ou capacitaires, ce qui, dans la pratique, assurait leur exclusion d'un suffrage apparemment non discriminatoire à leur égard. Du point de vue des Blancs, cette stratégie présentait cependant une faiblesse: le risque d'exclure également un certain nombre –fut-il réduit– de Blancs qui ne seraient pas en mesure eux non plus de satisfaire à l'exigence censitaire et/ou capacitaire. D'où la clause de grandfathering qui devait garantir que le système perpétue l'exclusion d'un maximum d'Afro-américains tout en garantissant que l'ensemble des Euro-américains aient le droit de vote. En effet, jusqu'en 1870, aucun Noir n'avait disposé du droit de vote contrairement à tous les Blancs du sexe masculin. http://en.wikipedia.org/wiki/grandfathering . |
| PKP | Passager Kilomètre Payant |
| PPP | Purchasing Power Parity |
| QELRO | Quantified Emissions Limitation and Reduction Objectives |
| UNFCCC | U.N Framework Convention on Climate Change |

ANNEXE I

VOL: HALIFAX -LIEGE

Page 1 : route orthodromique HALIFAX - LIEGE

Page 2 : Calcul opérationnel du carburant à emporter: 86 tonnes de kérosène, soit 107.500 litres



II Expert Meeting on Climate Change and DES

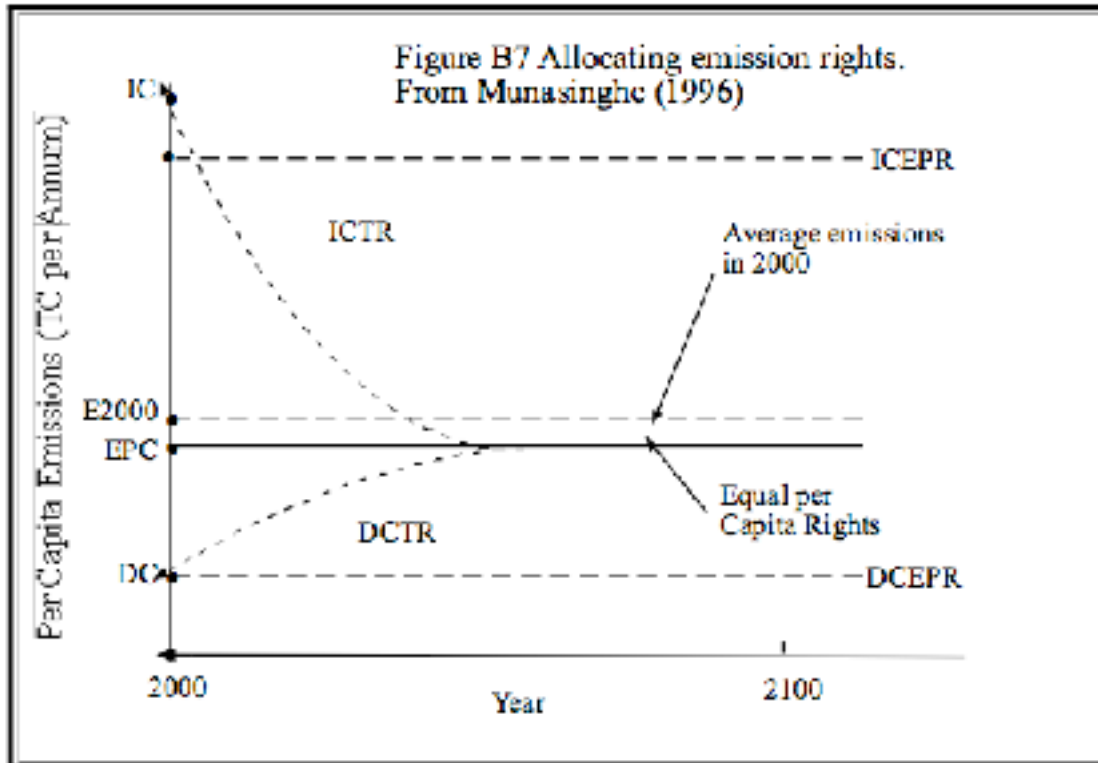


Figure B7 illustrates the dynamics of this allocation issue in simplified form. The line EPC indicates the constant level of per capita emissions, if the total global emissions target were allocated equally to all human beings during the decision-making time horizon. If we assume a total permissible accumulation of 800 GtC during the 100 year period 2000-2100 corresponding to the S550 case (see *IPCC 1996a*), shared equally among the global population of about 6 billion persons (in 2000), then the constant average per capita emission right would amount to 1.33 tonnes of carbon (TC) per year, up to 2100 – as shown by the solid line EPC in the figure. A more precise calculation might seek to aggregate both past and future emissions (using discounting techniques), to yield the grand total over any given period of time. The points IC and DC represent the average current per capita GHG emissions of the industrialized (i.e., OECD nations, Eastern Europe and former Soviet Union), and developing countries, respectively. Although the figure is not exactly to scale, IC (about 3.5 TC per capita per year) is both above EPC and considerably larger than DC (about 0.5 TC per capita). Thus, the industrialized countries would need to cut back GHG emissions significantly if they were to meet the EPC criterion – which would entail economic costs

(depending on the severity of the curtailment in each country). On the other hand, the developing countries have considerable room to increase their per capita emissions, as incomes and energy consumption grow. An alternative allocation rule is based on equi-proportional reductions (EPR) of emissions. In this case, all countries would reduce emissions by the same percentage amount relative to some pre-agreed baseline year, to achieve the desired global emissions target. Assuming a global average emission rate of about 1.47 TC per capita per year in 2000 (indicated by the broken line E2000 in the figure), implies that all countries would need to curtail carbon emissions by about 10% to meet the EPR criterion (as shown by the broken lines ICEPR and DCEPT in the figure). Clearly, given the primary impetus provided by energy to economic development, such a solution would severely restrict growth prospects in the developing world – where per capita energy consumption is low, initially. Thus the EPC and EPR approaches would result in some hardship and inequity to the developed and developing countries, respectively. Another related equity issues is whether past emissions should be considered also or ignored in deciding the current and future quotas. Suppose we assume that the future global atmospheric concentration of CO₂ must be stabilized at 550 ppmv. Over 80% of carbon accumulated up to 1990 have resulted from fossil fuel use in the industrialized world. Clearly the industrialized countries have used up a significant share of the "global carbon space" available to humanity while driving up atmospheric CO₂ concentrations from the pre-industrial norm of 280 ppmv to the current level of about 360 ppmv. Therefore, the developing countries argue that responsibility for past emissions should be considered when future rights are allocated. Correspondingly, it would be in the industrialized countries interest to use a fixed base year population (e.g., in the year 2000) as the multiplier of the per capita emissions right (e.g., EPC) in determining total national emission quotas. This would penalize those countries which had high population growth rates, since their allowed national quota (determined by the base year population) would have to be divided up among more people in the future.

source: PICHS R. etc., « *Development, Sustainability and Equity* » , Second IPCC Expert Meeting, Cuba, 2000.

ANNEXE III: Annexe B au protocole de Kyoto
B au protocole de Kyoto

Annexe B

| <u>Partie</u> | <u>Engagements chiffrés de limitation ou de réduction des émissions</u> (en pourcentage des émissions de l'année ou de la période de référence) |
|--|--|
| Allemagne | 92 |
| Australie | 108 |
| Autriche | 92 |
| Belgique | 92 |
| Bulgarie* | 92 |
| Canada | 94 |
| Communauté européenne | 92 |
| Croatie* | 95 |
| Danemark | 92 |
| Espagne | 92 |
| Estonie* | 92 |
| États-Unis d'Amérique | 93 |
| Fédération de Russie* | 100 |
| Finlande | 92 |
| France | 92 |
| Grèce | 92 |
| Hongrie* | 94 |
| Irlande | 92 |
| Islande | 110 |
| Italie | 92 |
| Japon | 94 |
| Lettonie* | 92 |
| Liechtenstein | 92 |
| Lituanie* | 92 |
| Luxembourg | 92 |
| Monaco | 92 |
| Norvège | 101 |
| Nouvelle-Zélande | 100 |
| Pays-Bas | 92 |
| Pologne* | 94 |
| Portugal | 92 |
| République tchèque* | 92 |
| Roumanie* | 92 |
| Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord | 92 |
| Slovaquie* | 92 |
| Slovénie* | 92 |
| Suède | 92 |
| Suisse | 92 |
| Ukraine* | 100 |
| ----- | |

* Pays en transition vers une économie de marché.