

Source : <https://reporterre.net/Les-fantasmes-d-une-aviation-ecologiquement-responsable>

Téléchargement 16 01 2018

# Les fantasmes d'une aviation écologiquement responsable

15 janvier 2018 / [Lorène Lavocat \(Reporterre\)](#)

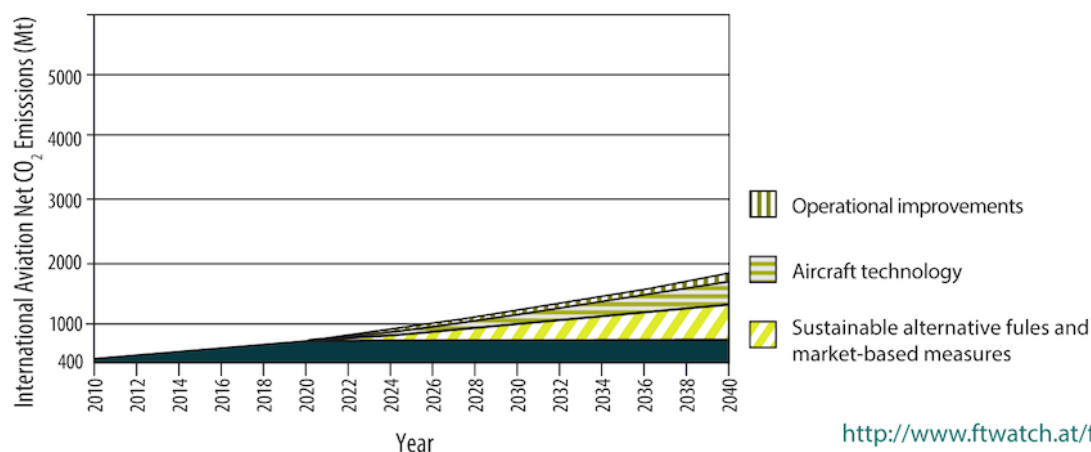


Le nombre d'avions dans les airs pourrait doubler d'ici à 20 ans. Face à cette perspective fort peu compatible avec des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, le secteur de l'aviation peaufine sa communication autour d'une « croissance neutre en carbone ».

Dans vingt ans, il y aura deux fois plus d'avions dans les airs. C'est le chiffre avancé par l'industrie aéronautique, et répété à l'envi [par les médiateurs sur le dossier](#) Notre-Dame-des-Landes, celui-là même qui justifie la construction ou l'extension d'un aéroport. Mais arrêtons-nous un instant : deux fois plus de passagers, deux fois plus d'avions, ça ne ferait pas deux fois plus d'émissions de gaz à effet de serre ?

Non, assèment compagnies aériennes et avionneurs ! Croix de bois, croix de fer, l'Organisation de l'aviation civile internationale (Oaci) [s'est engagée en 2016 à une « croissance neutre en carbone »](#) à partir de 2020. Au menu, [selon le directeur général de l'Oaci, Fang Liu](#), un programme « *équilibré et pragmatique* » visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre via « *l'innovation technologique, la modernisation des procédures et l'utilisation grandissante de biocarburants* ». Et cerise sur le gâteau : un marché mondial de la compensation carbone.

## Contribution of Measures for Reducing International Aviation Net CO<sub>2</sub> Emissions



Alors pourra-t-on dans quelques années planer sans polluer, et partir en vacances en laissant notre mauvaise conscience écolo à la maison ? Pas si sûr. *Reporterre* s'est penché sur un rapport paru il y a quelques semaines, intitulé « *The Illusion of Green Flying* ». En une vingtaine de pages, Magdalena Heuwieser, de l'ONG européenne Finance and Trade Watch, tord le cou aux idées reçues sur « l'aviation verte ».

### Idée reçue n° 1 : l'aviation ne pollue pas tant que ça !

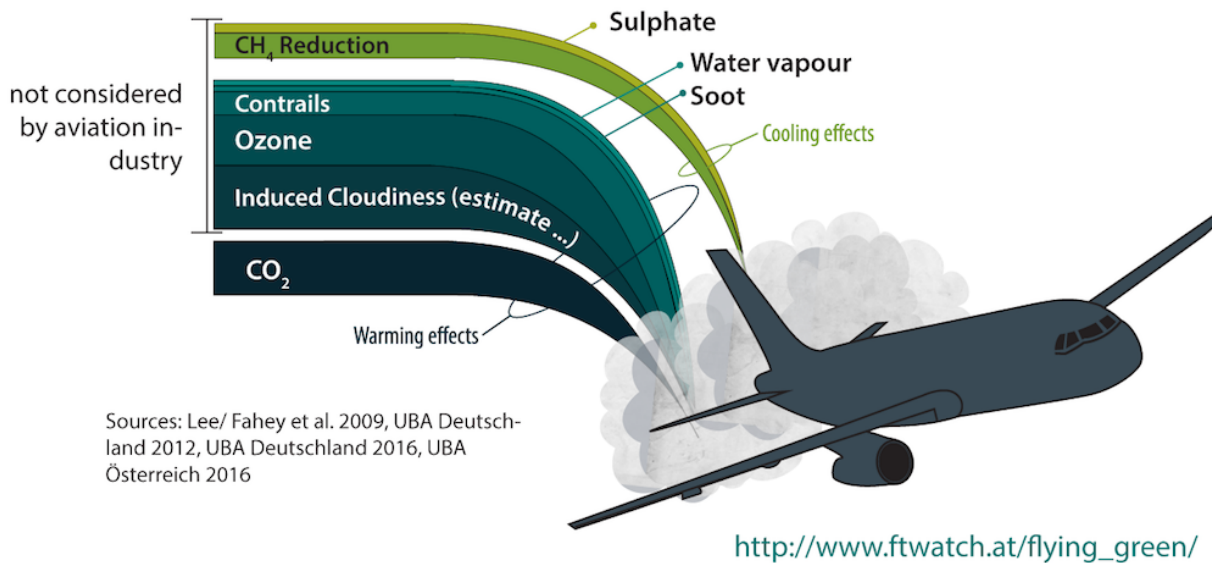
À peine 2 % des émissions globales de CO<sub>2</sub>, nous dit-on. Ainsi, en 2015, l'industrie aérienne a émis 781 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> — soit 2 % des émissions totales de CO<sub>2</sub> cette année-là —, selon [un calcul de l'Atag \(Air Transport Action Group\)](#). Cacahuète ! Sauf qu'elle est difficile à avaler, glisse Magdalena Heuwieser : « Si on prend en compte toutes les émissions de gaz à effet de serre, et pas seulement le CO<sub>2</sub>, on arrive à 5 %. À cela il faut ajouter tous les impacts environnementaux dus à l'extraction du carburant, à la fabrication des appareils et à la construction d'aéroports. » Derrière ce petit pourcentage se cache la réalité du changement climatique. « À chaque tonne de CO<sub>2</sub> émise, ce sont 3 mètres carrés de banquise qui fondent en Arctique, alerte le rapport. Si une personne effectue un vol aller-retour de Vienne aux îles Canaries, cela provoquera la fonte d'environ 4,5 mètres carrés de banquise. »

Mais surtout, cette proportion augmente, comme propulsée par un turboréacteur. « De 1990 à 2010, les émissions globales de CO<sub>2</sub> ont augmenté de 25 % ; dans le même temps, celles dues à l'aviation ont augmenté de 70 % », souligne le rapport. À ce rythme-là, les gaz à effet de serre émis par les avions seront multipliés par huit d'ici à 2050, et représenteront 20 % des émissions globales.

Au niveau européen, c'est même pire, souligne Pierre Cannet, responsable des programmes « villes durables, énergies et climat » au WWF : « Depuis 1990, il y a eu une augmentation de 80 % des vols, et il y en aura encore 45 % de plus d'ici 2035. Avec des impacts environnementaux qui augmentent énormément, dans les airs mais aussi sur terre : en Europe 2,5 millions de personnes exposées au bruit. »

Si l'aviation était un pays, elle polluerait déjà autant que la France. Sauf qu'elle n'est pas soumise aux contraintes de l'Accord de Paris sur le climat, qui concerne uniquement les États.

## Aviations climate impacts



### Idée reçue n° 2 : Oui, il pollue, mais le secteur aéronautique se prend en main !

« Les compagnies aériennes, les aéroports ainsi que l'industrie aéronautique se sont fixés, dès 2009, des objectifs ambitieux et proactifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, comme l'amélioration de l'efficacité énergétique de 1,5 % par an d'ici 2020 ou encore la croissance neutre en émissions de CO<sub>2</sub> à partir de 2020 à travers les avancées technologiques, l'optimisation de leurs opérations, le développement de biocarburants et la compensation par des mesures de marché. » Nous sommes en 2015, à quelques mois de la COP21, quand Alexandre de Juniac, PDG d'Air France-KLM, Marwan Lahoud, directeur général délégué d'Airbus Group, et Augustin de Romanet, PDG d'Aéroports de Paris (ADP) prennent ainsi la parole [dans La Tribune](#) pour défendre leur engagement climatique.

Depuis, un accord nommé *Carbon Offsetting Reduction Scheme* (Corsia, pour les intimes), trouvé en octobre 2016, entérine l'idée d'une neutralité carbone à partir de 2020. Sauf que cet accord ne sera obligatoire qu'à partir de 2027. Sauf que 181 pays sur 197 en sont exemptés, parce qu'ils sont en voie de développement, ou enclavés. Ce qui signifie que n'importe quel vol atterrissant ou décollant d'un de ces 181 pays ne sera pas concerné par Corsia.

En se targuant d'un accord qu'ils ont réfléchi et rédigé selon leurs intérêts, sans contrainte politique extérieure, « les industriels de l'aviation évacuent d'autres types de mesures, reconnues comme efficaces comme les taxes sur le kérosène ou des standards environnementaux et énergétiques à respecter dans la fabrication des appareils », souligne Andrew Murphy, de l'organisation Transport and Environment.

Il y a quelques mois, cet argument a ainsi permis à l'industrie aéronautique d'écarter une taxe sur les billets d'avion : « Nous nous sommes mis d'accord l'an dernier sur le fait que les émissions de CO<sub>2</sub> sont mieux gérées à travers un système unique de marché mondial. L'adoption au niveau national ou régional de taxes n'est pas seulement redondante par rapport à Corsia, mais elle est contre-productive car elle risque de retarder la mise en œuvre de l'accord global », a ainsi expliqué Rafael Schwartzman, vice-président européen de l'Association internationale du transport aérien.

« Le secteur aérien constitue un lobby très puissant au sein des institutions européennes, précise

Andrew Murphy. [Airbus a ainsi tenu la plume de la Commission](#) au moment d'écrire les standards à respecter pour les constructeurs. » De même, la vidéo de promotion sur la stratégie de l'Union européenne quant à l'aviation, publiée en pleine COP21, ne fait pas une seule fois allusion au changement climatique. Dommage.

### **Idée reçue n° 3 : Demain, nous volerons tous en avion solaire ou avec de l'agrokérosène**

C'est l'intime conviction de Bertrand Piccard, pilote de l'avion Solair Impulse, [rencontré par Reporterre](#) il y a quelques semaines. « Tom Enders, le patron d'Airbus, m'a raconté que, quand nous avons lancé le projet Solar Impulse en 2003, tous les ingénieurs ont ri en disant que nous n'allions jamais réussir à construire un avion aussi grand, aussi léger et aussi efficace. Puis, quand nous avons atterri en 2016 après notre tour du monde, ces mêmes ingénieurs sont allés dire à la direction qu'il fallait lancer des programmes de développement des avions électriques. Dans moins de dix ans, nous aurons des avions de cinquante places 100 % électriques pour les vols court-courriers », promet l'explorateur.

Magdalena Heuwieser se dit beaucoup moins optimiste : « Compagnies et constructeurs commencent à travailler dessus, mais entre la création de prototypes concluants et la mise en service à grande échelle, pour répondre à la demande, il y aura au moins vingt ans... or nous ne pouvons pas attendre ! » Sans oublier que changer la totalité de la flotte aérienne prendra encore plusieurs décennies : « Les avions fonctionnant avec des énergies fossiles devraient être encore en service en 2060 », estime le rapport.

Autre piste propice à la confusion, les agrocarburants. L'Oaci envisage ainsi un passage des « carburants d'aviation durables » à 2 % du total des carburants du secteur en 2025 (5 millions de tonnes par an), 32 % en 2040 (128 millions de tonnes par an) et 50 % en 2050 (285 millions de tonnes par an). En octobre dernier, [l'Organisation a tenu une grande conférence à ce sujet](#), qui a confirmé cette « vision » tout en rappelant que « tout carburant alternatif déployé devra se conformer aux critères de durabilité en cours d'établissement par l'équipe de travail de l'OACI ». Le président, M. Aliu, a noté par ailleurs avec satisfaction « qu'un certain nombre d'aéroports ont commencé à offrir aux compagnies aériennes intéressées la possibilité d'acheter des carburants d'aviation durables, pratique qui a permis l'exécution de plus de 40.000 vols avec des carburants durables depuis leur déploiement. »

Dès 2011, l'ONG Les Amis de la Terre avait fait le calcul : pour produire 2 millions de tonnes d'agrokérosène par an, il faudrait près de 3,5 millions d'hectares de terres— soit la taille de la Belgique — avec des conséquences environnementales graves. « Les agrocarburants aggravent la pauvreté et la faim, poussent à l'accaparement des terres et à la déforestation. Ils font flamber les prix alimentaires et risquent de détruire les climats au lieu de les sauver. Ces nouveaux objectifs d'utilisation des agrocarburants ne sont qu'un écran de fumée, destiné à cacher l'expansion de l'industrie aéronautique, mais qui n'apporte en aucun cas les réductions d'émissions nécessaires », [cinglait alors Christian Berdot](#), spécialiste de ce dossier au sein de l'ONG.

Pour éviter trop de déforestation, le WWF, qui participe aux négociations de l'Oaci au sein d'une

plateforme pour l'aviation durable, table sur les algues ou le biogaz, issu de la méthanisation des déchets organiques. « *La nouvelle génération de carburants doit provenir de l'économie circulaire plutôt que de matières premières* », explique Pierre Cannet.

Problème, « *pour satisfaire les besoins en carburant de l'Union européenne, il faudrait cultiver des algues sur une surface aussi grande que le Portugal* », pointe le rapport de Finance and Trade Watch. Quant au biogaz, Andrew Murphy est formel : « *On est très loin de le produire en quantité suffisante.* »

#### **Idée reçue n° 4 : à chaque vol effectué, un arbre planté !**

Si vous avez récemment pris l'avion, vous aurez peut-être remarqué une icône bleue ou verte vous invitant à compenser les émissions liées à votre voyage. La toile regorge de sites qui vous proposent de calculer votre empreinte carbone, d'estimer combien cela coûte et de financer un projet correspondant à ce montant.

Par exemple, un vol aller-retour Paris-New Delhi (Inde) émet 2,4 tonnes de CO<sub>2</sub>, et une tonne de carbone coûte environ 6 euros, un prix variable sur le marché. Moyennant une (généreuse) commission, [le site My Climate](#) propose de financer à hauteur de 58 euros (soit 24 euros la tonne) un projet de « *protection climatique* ». Au choix : « *rendez possible avec votre compensation des fours efficaces à des femmes au Kenya* » ou « *aidez avec votre compensation les petits paysans à reboiser au Nicaragua* ».

Ce système de compensation carbone constitue la clé de voûte de la stratégie du secteur aérien pour lutter contre le changement climatique. : à partir de 2021, pour chaque tonne émise, les compagnies aériennes devront souscrire à ces crédits carbone. « *La compensation est le moyen le moins coûteux pour atteindre l'objectif de neutralité carbone* », dit Parth Vaishnav, un ingénieur proche de l'Oaci. « *Ils se sont rendus compte que les innovations technologiques ne permettraient pas de réduire les émissions*, analyse Magdalena Heuwieser. *Ils misent donc sur la compensation pour faire croire qu'ils sont vertueux.* » Autrefois, « *payer une indulgence permettait aux catholiques de s'absoudre de leurs péchés*, rappelle-t-elle. *Aujourd'hui, on se rachète une bonne conscience écologique à travers la compensation.* »

Pire, ajoute-t-elle, il y a une [dimension néocoloniale](#) très forte : « *Pour qu'une petite partie de l'humanité puisse continuer à voler, on enjoint à d'autres — des populations pauvres et rurales qui ne prennent jamais l'avion et polluent peu — de réduire leurs émissions.* » La solution se révèle parfois pire que le mal, comme avec les projets REDD+ (Reducing Emissions from Deforestation and Degradation), censés limiter la déforestation, [mais qui aboutissent souvent à restreindre les activités vivrières](#) (agricoles, forestières) des populations locales.

La compensation n'est pas la panacée, mais elle peut aider à la transition écologique, estime pour sa part Pierre Cannet. « *Tous les projets ne sont pas durables, certains sont mêmes nuisibles, mais il faut différencier un projet de barrage hydraulique en forêt tropicale, potentiellement nuisible, d'un projet de traitement des déchets, plutôt bénéfique.* » Le WWF a fait des propositions dans un rapport intitulé [Greener Skies](#), pour que les projets de compensation soient soumis à des critères stricts, en lien avec les « *objectifs de développement durable* » établis par l'ONU. Surtout, « *l'objectif de plafonnement et de réduction des émissions doit rester prioritaire et ne pas être mis de côté par la compensation ; ce n'est pas l'un ou l'autre, c'est l'un et l'autre* », insiste Pierre Cannet.

« *La compensation est une bonne idée en théorie, mais elle ne marche pas en pratique* », précise Andrew Murphy. L'Öko-Institut a ainsi [étudié, pour le compte de la Commission européenne, l'efficacité des mécanismes de développement propres](#), l'« ancêtre » de la compensation, mis sur pied par le protocole de Kyoto. Son constat est sans appel : « *Dans 80 % des cas, il est très peu probable que cela ait réduit les émissions de CO<sub>2</sub>.* »

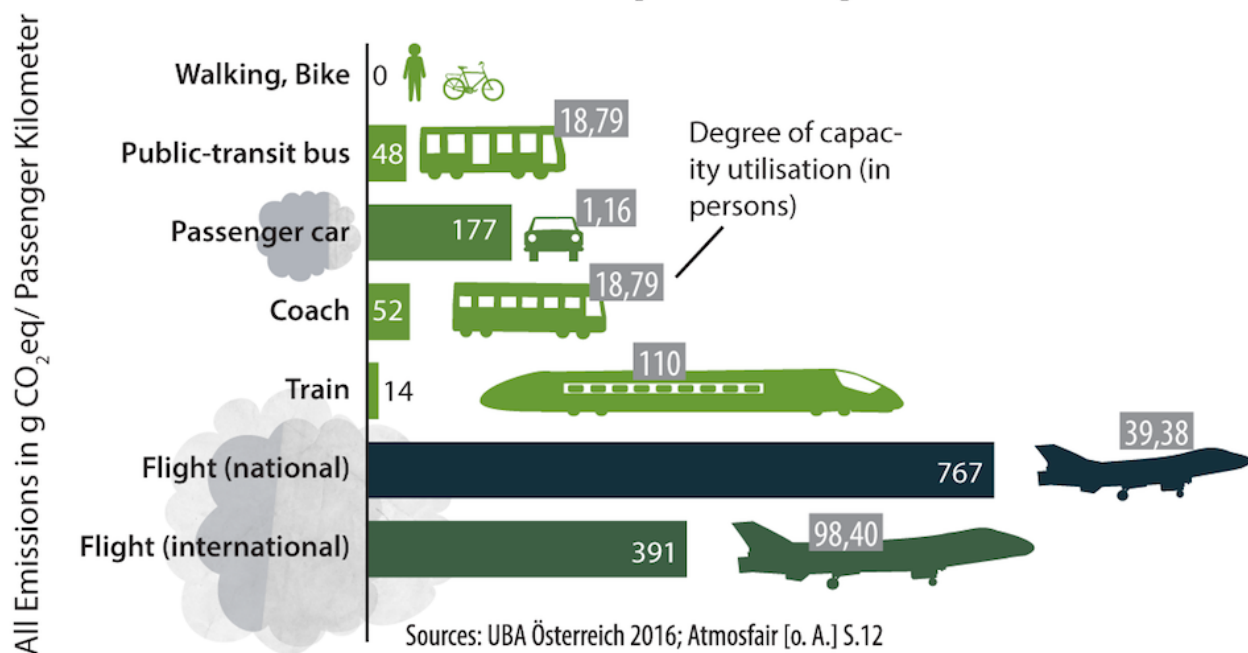
« *J'entends souvent dire que la compensation, c'est mieux que rien, mais je ne suis pas d'accord*, dénonce Magdalena Heuwieser. *Voler pollue, voler nuit à l'environnement, c'est un fait que la compensation ne peut et surtout ne doit pas occulter. Or cette neutralité carbone diffuse l'idée selon laquelle il est possible de continuer à prendre l'avion tout en participant à la lutte contre le changement climatique.* »

Alors que faire ? « *La seule solution efficace au vu de l'urgence climatique, c'est de réduire le nombre de vols*, insiste-t-elle. *La plupart du temps, nous n'avons pas besoin de prendre l'avion : nous pouvons choisir une autre destination, prendre un autre mode de transport, faire des visioconférences.* » Un avis partagé par Andrew Murphy : « *Nous devons accepter que notre envie de voler pas cher et rapidement n'est pas durable, et changer nos modes de consommation.* »

Mais le problème ne doit pas se résoudre à l'échelle individuelle, soulignent-ils. « *C'est un problème sociétal et collectif, qui nécessite des réponses politiques*, dit Magdalena Heuwieser. *Si on augmente les prix des billets sans améliorer la qualité du réseau ferroviaire, par exemple, ça ne marchera pas.* »

Pierre Cannet espère que les Assises de la mobilité, qui viennent de se clore, permettront d'impulser une réflexion globale sur les mobilités durables : « *En dessous de 800 km, les offres TGV ont un impact carbone bien moindre, elles doivent être privilégiées* », dit-il. D'après lui, les mentalités et les modes de vie peuvent évoluer vite. D'après un sondage Ifop, commandé le mois dernier par le WWF, « *82 % des sondés sont prêts à changer leur mobilité pour répondre aux enjeux du climat, et 78 % sont prêts à prendre moins souvent l'avion* ». Une lueur d'espoir à travers la traînée de l'avion ?

## Modes of transport compared



[http://www.ftwatch.at/flying\\_green/](http://www.ftwatch.at/flying_green/)

---

Vous avez aimé cet article ? [Soutenez Reporterre.](#)

---

**Lire aussi :** [Vacances en avion ? La planète a la gueule de bois](#)

---

**Source :** Lorène Lavocat pour *Reporterre*