

« Nous appelons Airbus, Safran, Air France, Aéroports de Paris, à envisager publiquement une réduction du trafic aérien »

Collectif :: 10/03/2024



Alors que des militants de Greenpeace ont été condamnés, le 22 février, par le tribunal correctionnel de Bobigny, pour avoir repeint un avion en vert, nous, ingénieurs du secteur, chercheurs et membres d'ONG environnementales, constatons que le débat public se réduit encore trop souvent à une simple opposition, presque morale, entre les « pro » et les « anti » avions, les arguments des uns restant inaudibles pour les autres.

Face au dérèglement climatique qui s'accélère à chaque nouvelle tonne de CO₂ relâchée dans l'atmosphère, nous appelons le secteur aéronautique à sortir de cette impasse et à devenir le pionnier des secteurs responsables, en premier lieu dans son propre intérêt.

A ce jour, pour remplir l'objectif d'atteindre la [neutralité carbone en 2050](#), le secteur table majoritairement sur la technologie, l'optimisation des opérations, l'abondance d'énergie bas carbone et la compensation dans des trajectoires de croissance soutenue du trafic mondial. Nous rappelons que le climat de 2050 ne

dépend pas du niveau d'émission de 2050, mais de la quantité de gaz à effet de serre totale que nous aurons émise entre aujourd'hui et 2050.

Croissance du trafic à 3,6 % par an

C'est pourquoi ce seul objectif de long terme, même très ambitieux et volontaire, est insuffisant pour respecter l'accord de Paris. De plus, rien n'est publiquement prévu si les hypothèses technologiques ou énergétiques ne se réalisent pas, ou pas complètement. Nous demandons donc que les feuilles de route de décarbonation du secteur soient revues pour devenir cohérentes avec la physique du climat et des ressources.

Lire aussi : [L'aviation peut-elle vraiment devenir propre ? Comprendre en trois minutes](#)

La dynamique de croissance du trafic n'est pas questionnée par les acteurs du secteur, qui la considèrent comme un objectif prioritaire. Airbus table sur une croissance mondiale du trafic à 3,6 % par an (« [Airbus Global Market Forecast 2023](#) »), entraînant un doublement du trafic avant 2050.

Avec cette hypothèse de développement, et en misant exclusivement sur des leviers technologiques, le secteur se retrouve dépendant de besoins énergétiques considérables et incertains, remettant en cause sa capacité à atteindre les objectifs climatiques. La filière aéronautique française prévoit ainsi de mobiliser 153,3 térawattheures (TWh) d'électricité renouvelable à l'échelle nationale pour produire des carburants de synthèse, soit l'équivalent de la production annuelle de douze EPR.

Une menace existentielle

De même, le secrétariat général à la planification écologique (SGPE) alerte sur un déficit de 17 TWh de biomasse liquide en 2030 pour l'approvisionnement en biocarburants pour tous les secteurs, dont l'aérien (« [La planification écologique dans l'énergie](#) », secrétariat général à la planification écologique, juin 2023). Tabler sur une forte croissance est de nature à rassurer les investisseurs, mais constitue une menace existentielle pour la filière à plus long terme.

Lire aussi l'entretien : Article réservé à nos abonnés [Isabelle Laplace, chercheuse : « Pour réduire les émissions de CO₂ de l'avion, il n'y a sûrement pas qu'une solution »](#)

En effet, comme nous l'a montré la crise due au Covid-19, le secteur fait preuve d'une faible résilience aux chocs systémiques. Si les Etats ont renfloué, à hauteur de [12,8 milliards d'euros](#), [les compagnies aériennes européennes](#) lors de cette crise, pourront-ils en faire autant dans un contexte économique plus contraint, où la responsabilité climatique de l'aviation est de plus en plus visible ?

La sobriété d'usage et le progrès technologique sont deux leviers qui, plutôt que de s'opposer, concourent à l'atteinte du même objectif. Ainsi, pour sa pérennité à long terme, nous pensons que le secteur doit se poser la question de la modération du trafic et de ses conséquences dès aujourd'hui.

Lire aussi : Article réservé à nos abonnés [Impact climatique de l'avion : « La technologie n'est qu'une partie de la réponse »](#)

Dans le cas contraire, il risque de la subir plus tard, avec une casse sociale et économique qui serait dramatique. Nous appelons donc à ce que les grands acteurs français du secteur, en particulier Airbus, Safran, Air France, Aéroports de Paris, envisagent publiquement cette réduction du trafic et la planifient de manière responsable dans leurs scénarios de développement.

Impact climatique largement sous-estimé

Alors, les querelles actuelles sur l'avenir de l'aérien pourront céder le pas à des débats constructifs, responsables et prévoyants. Il deviendra possible de débattre démocratiquement de questions qui restent aujourd'hui en suspens : l'utilité sociale des différents usages de l'avion, la quantité d'énergie bas carbone à allouer à ce secteur, les réglementations pour garantir l'atteinte des objectifs environnementaux.

Lire aussi : Article réservé à nos abonnés [« Imposer un prix de carbone dix fois plus élevé pour les jets privés que pour l'automobile »](#)

Ce préalable est d'autant plus nécessaire que l'impact climatique est encore officiellement largement sous-estimé. Les effets dits « hors-CO₂ », provoqués par d'autres effluents moteurs que le CO₂ ainsi que par les cirrus induits par les traînées de condensation, représentent deux fois les effets des émissions CO₂ (« [Updated analysis of the non-CO₂ climate impacts of aviation and potential policy measures pursuant to EU Emissions Trading System Directive Article 30 \(4\)](#) », EASA, 2020). Leur nécessaire prise en compte dans les objectifs climatiques pose la question de la modération du trafic de manière plus pressante encore.

Lire aussi : Article réservé à nos abonnés [Les traînées de condensation des avions de plus en plus décriées pour leurs conséquences climatiques](#)

De grands progrès ont été faits ces dernières années avec une mise à l'agenda effective du sujet environnemental par le secteur aérien, ce que nous saluons. Il s'agit à présent d'élaborer une feuille de route réaliste, qui tienne compte des contraintes économiques, énergétiques et des compétitions d'usage afin d'entrer pleinement dans la transition vers l'aérien de demain.

Liste des signataires : **Matthieu Auzanneau**, directeur, The Shift Project ; **Aurélien Bigo**, chercheur sur la transition énergétique des transports, chaire énergie et prospérité ; **Jérôme du Boucher**, responsable aviation France chez Transport & Environment (T & E) ; **Grégoire Carpentier**, administrateur de l'association Aéro Décarbo ; **Olivier Del Bucchia**, vice-président de l'association Aéro Décarbo ; **Jérôme Fontane**, enseignant-chercheur à l'université de Toulouse ; **Nicolas Gourdain**, enseignant-chercheur à l'université de Toulouse ; **Béatrice Jarrige**, cheffe de projet mobilité longue distance, The Shift Project.