Fiches greenwashing aviation

L'écoblanchiment ou "greenwashing" est un discours fallacieux présenté par une organisation dans le but de tromper le public sur l'impact environnemental de ses activités actuelles ou futures.
Au niveau mondial, le secteur aérien prévoit que le trafic serait multiplié par trois d'ici 2050. Si cela se produit, la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre pourraient doubler d'ici là. Le secteur s'appuie sur des promesses technologiques pour faire croire à une croissance respectueuse de l'environnement. Les gouvernements avancent des arguments économiques pour justifier les subventions et les allègements fiscaux accordés aux aéroports, aux compagnies aériennes, aux constructeurs aéronautiques et aux compagnies pétrolières. Dans cette série de fiches, nous allons examiner ces affirmations et déconstruire les mythes et les idées fausses les plus répandus.

Fiche N° 1 - Amélioration de l'efficacité

L'efficacité des avions est liée à la quantité de carburant consommée par un avion pour transporter sa charge utile (passagers et fret) sur une distance donnée (un kilomètre). L'efficacité peut être améliorée en optimisant la conception des avions et de ses moteurs, en optimisant les opérations des compagnies aériennes (la trajectoire de vol par exemple) et en augmentant le nombre de passagers ou la quantité de fret transportés à bord d'un même appareil.

CE QUE NOUS DIT LE SECTEUR AÉRIEN

Le transport aérien peut être décarboné en améliorant l'efficacité des avions.

Soutenir le développement technologique des avions et l'optimisation du trafic aérien a un impact positif sur l'environnement.

Par conséquent, il ne faut pas pénaliser financièrement les compagnies aériennes par des mesures telles que des taxes sur les billets ou sur les carburants car cela réduirait les bénéfices disponibles pour investir dans de nouvelles technologies et de nouvelles procédures.

CE QU'IL NE NOUS DIT ***PAS***

L'Histoire montre que l'« amélioration de l'efficacité » s'est toujours soldée par une augmentation des émissions ! En effet, l'amélioration de l'efficacité contribue à réduire le coût des billets et favorise ainsi la croissance du trafic aérien. L'augmentation des émissions dépasse largement les réductions d'émissions résultant des gains d'efficacité.

Ces réductions d'émissions peuvent être annulées par des compagnies aériennes qui augmentent leur offre de sièges en classe affaires ou en première classe ou qui proposent des vols plus rapides ou vers des destinations plus lointaines.

Il faut donc instaurer en parallèle des mesures pour limiter les émissions, comme la taxation des billets, ou celle du carburant qui incite à l'économiser. De telles politiques permettent en fait **d'accélérer** l'amélioration de l'efficacité des avions !

L'EFFICACITÉ NE DÉCARBONE PAS LE SECTEUR AÉRIEN

Une idée fausse très répandue dans le secteur aérien est que l'on peut décarboner l'activité en améliorant l'efficacité des avions d'année en année. On entend ainsi assez souvent des affirmations fallacieuses telles que : « *depuis l'arrivée des avions à réaction, les émissions de dioxyde de carbone des avions ont baissé de 80 %* ».[1]

Il est vrai que ces améliorations ont permis de réduire les émissions **par passager-kilomètre**, mais elles ont également permis de réduire le coût des billets, ce qui a accéléré la croissance du trafic aérien et des émissions de CO_2.

En même temps que l'efficacité des avions s'améliore, certaines compagnies aériennes réduisent leur efficacité par siège en augmentant le nombre de sièges en classe affaires ou en première classe, plus rentables. Leurs avions vont également plus loin (ultra long-courrier), ce qui fait consommer plus de carburant, même aux avions efficaces. Par ailleurs, une nouvelle génération d'avions supersoniques est en cours de développement,[2] qui nécessiteraient jusqu'à neuf fois plus d'énergie par passager-kilomètre que les avions subsoniques.[3] L'utilisation des jets privés et d'affaires a également augmenté et ceux-ci sont 5 à 14 fois plus polluants que les avions commerciaux en raison de leur faible densité de passagers ou de leur vitesse de croisière plus élevée.[4]

La baisse des coûts du transport aérien a été rendue possible par des gains d'efficacité et des exonérations ou allégements fiscaux, associés au fait qu'une part croissante de la population a les moyens de voyager en avion. La conséquence en est que la croissance rapide du trafic aérien (il a doublé tous les 15 ans) a largement dépassé les gains d'efficacité.

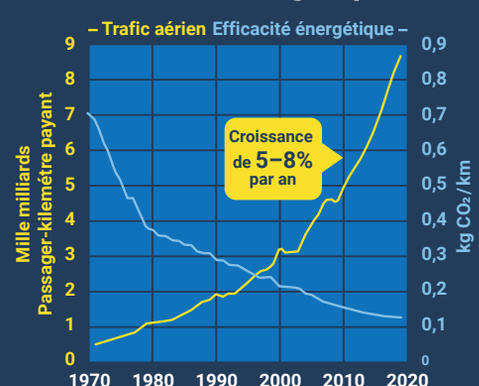
Le trafic aérien croît plus vite que l'efficacité

rester-sur-terre.org

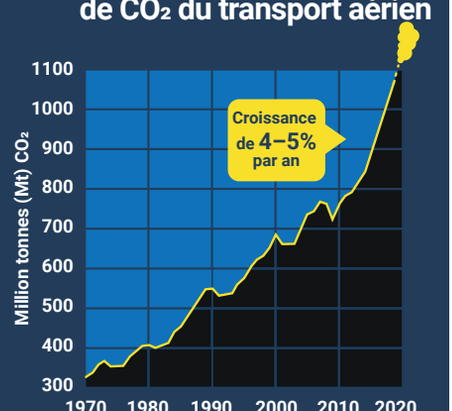
STAY GROUNDED
RESTER SUR TERRE

Les performances historiques en matière d'efficacité énergétique ont été effacées par la croissance massive du trafic aérien, ce qui fait que les émissions du transport aérien ont constamment augmenté. Le secteur a pour objectif de revenir en 2024 au niveau de trafic d'avant la crise du COVID-19 et prévoit par la suite un taux de croissance de 4,1 %. Le premier graphique montre que les gains d'efficacité ont ralenti au fil du temps (courbe bleue), alors que les taux de croissance sont restés très élevés. Le deuxième graphique montre que les émissions de CO_2 du transport aérien n'ont cessé d'augmenter avec la croissance du trafic, malgré les gains d'efficacité. Les troisième et quatrième graphiques présentent le scénario de croissance du secteur aérien jusqu'en 2050 et les émissions de CO_2 correspondantes, dans l'hypothèse d'une amélioration moyenne de l'efficacité de 1,3 % par an, sur la base d'études de l'OACI. Il apparaît clairement que les gains d'efficacité à eux seuls ne peuvent pas arrêter la croissance des émissions.

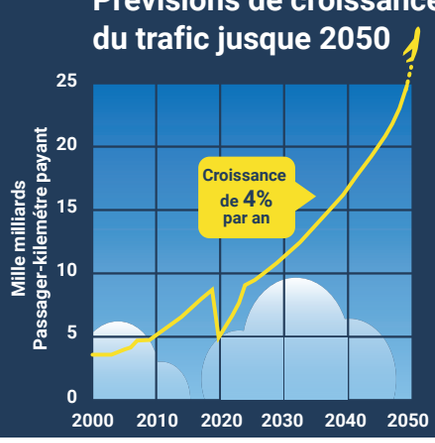
Trafic aérien et efficacité énergétique



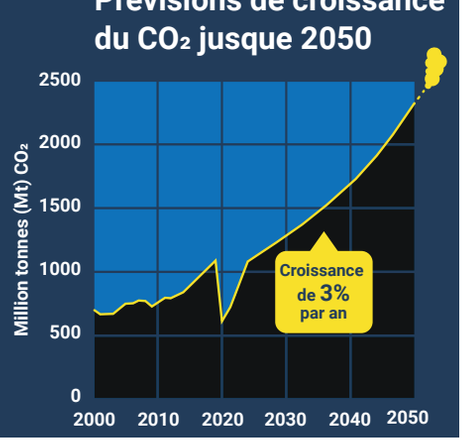
Croissance des émissions de CO_2 du transport aérien



Prévisions de croissance du trafic jusque 2050



Prévisions de croissance du CO_2 jusque 2050



Sources :
Lee et al. (2021) : https://bit.ly/Aviation-climate-forcing
Klöwer et al (2021) : https://bit.ly/quantifying-aviation-emissions
UNEP (2020) : https://bit.ly/UNEP-EmGap2020

Avant la pandémie du COVID-19, Airbus avait prévu que le trafic aérien doublerait à nouveau d'ici le milieu des années 2030, puis encore une fois d'ici 2050. Cela représente **une multiplication par 8** par rapport au niveau de 2000,[5] soit une croissance moyenne de 4,2 % par an. Malgré l'effondrement du trafic aérien dû au COVID-19, le secteur aérien prévoit toujours un taux de croissance d'environ 4 % par an de 2024 à 2038.[6]

L'atmosphère terrestre n'est pas affectée par les émissions par passager-kilomètre, mais par les émissions totales. Or celles-ci ont rapidement augmenté plutôt que diminué.

Ce graphique montre que dans un secteur peu réglementé, les améliorations de l'efficacité peuvent faciliter la croissance du marché et augmenter les émissions totales, et non les réduire. C'est ce que l'on appelle le paradoxe de Jevons.[7] Par conséquent, **on ne peut compter sur les seuls gains d'efficacité pour décarboner le secteur aérien, il faut également des réglementations pour limiter le trafic.**

Augmenter le coût du kérosène afin d'inciter à en réduire la consommation est une des solutions possibles pour limiter les émissions du transport aérien.[8] En outre, une taxe proportionnelle au nombre de voyages effectués ou au nombre de kilomètres parcourus dans une année pourrait dissuader les grands voyageurs. Il existe des exemples historiques d'augmentation du prix du kérosène, par exemple la crise pétrolière déclenchée par l'OPEP dans les années 1970-80. A cette époque, on a assisté à une accélération des développements technologiques dans l'aéronautique, car l'incitation à réduire la consommation de carburant s'était accrue. Le concept de réacteur "Open Rotor" a été testé en vol lors de cette période. Ces développements novateurs ont été ensuite mis en veilleuse lorsque le prix du pétrole a retrouvé son niveau antérieur, dans les années 1990, et ils ne pourront redémarrer tant que son prix restera faible.[9] Cet exemple démontre que la réalité ne correspond pas au récit élaboré par les compagnies aériennes et le secteur aéronautique.[10] Les charges financières qu'on pourrait imposer aux compagnies aériennes, telles que l'augmentation des taxes sur les billets ou l'instauration de taxes sur le carburant, ne réduiraient pas, comme elles l'affirment, les dépenses consacrées aux nouvelles technologies et aux nouvelles procédures opérationnelles[11]; au contraire, elles renforceraient la motivation du secteur à rechercher de plus grandes améliorations d'efficacité.

Bien que le développement de nouvelles technologies et de nouveaux carburants puisse se révéler utile, il ne peut servir d'alibi pour remettre à plus tard les réductions d'émissions nécessaires pour atténuer la crise climatique. La seule façon de réduire efficacement les émissions du secteur aérien est de limiter les voyages en avion. Pour y arriver, il faut des réglementations efficaces. Dans notre rapport *Décroissance du transport aérien*,[12] nous discutons des mesures qui pourraient permettre une réduction juste du trafic. Et dans notre document intitulé *Pour une transition juste dans l'aérien*,[13] nous avançons l'idée selon laquelle une reconversion du secteur est possible tout en sauvegardant les intérêts des employés.

NOTES

[1] The Engineer (2019) : https://bit.ly/interview-newby
[2] BBC (2021) : https://bit.ly/bbc-supersonic
[3] Kharina, A et al. (2018) : https://bit.ly/icct-supersonic
[4] Murphy, A et al. (2021) : https://bit.ly/TE-PrivateJets
[5] Airbus (2019) : https://bit.ly/AirbusMarketForecast
[6] ATAG (2020) : https://bit.ly/atag-report
[7] Wikipedia : https://bit.ly/Paradoxe_Jevons
[8] Stay Grounded (2018) : https://bit.ly/FFL-AML
[9] Wikipedia (2021) : https://bit.ly/Propfan
[10] Further reading : Peeters, P et al. (2016): https://bit.ly/myths-tech
[11] Flightglobal (2020) : https://bit.ly/KLM-tax-claim
[12] Rester sur Terre (2019) : https://bit.ly/decroissance_aviation
[13] Rester sur Terre (2021) : https://bit.ly/transition_juste

Neustiftgasse 36
1070 Vienna, Austria
www.rester-sur-terre.org
info@stay-grounded.org

Faire un don à :
https://rester-sur-terre.org/don/

STAY GROUNDED
RESTER SUR TERRE