

L'aviation doit participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Des passagers potentiels aux responsables gouvernementaux, chacun doit faire sa part.



www.neomansland.info

L'aviation participe grandement au réchauffement climatique. Au niveau mondial, **l'aviation est responsable de 6 % des gaz à effet de serre liés aux activités humaines, à l'origine des dérèglements du climat¹.**

Le pourcentage de 2 à 3 % est pourtant souvent annoncé : 3 % est la part des *émissions directes* de CO₂ par le secteur aérien. La *part finale* de l'aérien dans les GES est au moins deux fois supérieure du fait que les réactions physico-chimiques en altitude augmentent d'un facteur 2 à 3 les émissions de base du CO₂².

On pourrait considérer que ce pourcentage est faible et qu'il n'y a pas d'effort à demander à ce secteur d'activité. On aurait tort. D'une part, les émissions de CO₂ du transport aérien ont tendance à augmenter bien plus vite que celles des autres activités : de 1990 à 2002, elles ont progressé de 30 % (contre 15 % pour l'ensemble des activités). D'autre part, rapportées à l'objectif d'émissions supportables par la planète, environ 10 milliards de tonnes de CO₂ par an³, celles émises par l'aviation aujourd'hui, en représenteraient 20 % !

Il n'est donc pas possible que les émissions de GES de l'aviation restent à leur niveau actuel, encore moins qu'elles dépassent ce niveau. **Il faut que l'aviation participe à l'effort général et réduise ses gaz à effet de serre.** Les avions partant de France émettent autant que la moitié des voitures particulières ! Qui peut agir ?

- **Les constructeurs d'avion** mettent sur le marché des avions moins émetteurs de gaz à effet de serre car moins consommateurs de kérosène (et aussi moins bruyants). Mais cela ne suffit pas, cela ne peut compenser le doublement du trafic aérien annoncé dans les 20 ans à venir. Les autres acteurs doivent s'y mettre.

- **Le tout un chacun, passager potentiel ou habituel** par une prise de conscience de l'impact écologique d'un voyage en avion. Chaque passager aérien long courrier émet autant de gaz à effet de serre que s'il était seul en grosse voiture sur la même distance. Un passager d'un vol Paris-New York aller-retour rejette environ 3 tonnes de CO₂, soit deux fois le quota annuel auquel il serait souhaitable que chaque habitant de la planète parvienne. Les voyages de courte distance (moins de 700 km) contribuent encore plus au réchauffement du climat car une part plus importante d'émissions a lieu au décollage et à l'atterrissage. Ces voyages de courte distance devraient être remplacés par le train ou le covoiturage. Pour les vacances, on peut choisir des destinations plus proches et des voyages moins fréquents ; dans le domaine professionnel, on peut développer les téléconférences. Chacun peut « faire sa part » en choisissant de moins utiliser l'avion, en résistant aux sirènes des compagnies low cost.

- **Les compagnies aériennes** : d'un côté, elles restreignent les émissions de GES en choisissant des avions plus gros et mieux remplis ; de l'autre, elles contribuent à la croissance de ces émissions et au dérèglement climatique avec le développement de leur activité (ouverture de nouvelles lignes, tarifs attractifs...), ce qui est leur logique dans le système économique actuel... Il est donc nécessaire d'avoir un cadre plus contraignant.

- **Les pouvoirs politiques** : la situation fiscale actuelle favorise l'aérien par rapport aux autres modes de transports. En outre, les émissions liées au trafic aérien, non intégrées au protocole de Kyoto (1997), échappent aux réglementations internationales sur la lutte contre le changement climatique. Pourtant des solutions existent :

En France, il est possible de :

- 1) **taxer le kérosène pour les vols intérieurs** : depuis 1944, le kérosène n'est pas taxé (Convention de Chicago sur les vols internationaux), la taxation au niveau domestique ou intra-européen est possible. Les Pays Bas l'ont fait.
- 2) **imposer un taux normal de TVA sur les billets d'avion** (10 % aujourd'hui).
- 3) **instaurer une taxe sur les billets d'avions** pour aider les pays pauvres face au réchauffement climatique.
- 4) **cesser de subventionner les aéroports, ainsi que les nouveaux projets.**

En Europe, il est possible de relancer le marché des quotas de CO₂.

¹ Source GIEC : <http://www.sortirdupetrole.com/transports/140-giec-impact-veritable-impact-des-avions-sur-le-rechauffement>

² idem

³ L'activité humaine émet aujourd'hui 4 fois ce seuil : 40 milliards de tonnes de CO₂
<http://www.manicore.com/documentation/serre/GES.html>