

L'empreinte des avions

* * *

La flambée des prix du pétrole en 2008 était un avertissement : nous ne sommes pas loin du pic de production. Et il va falloir commencer à changer nos comportements, en particulier au niveau de l'avion.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, il faut quand même rappeler que l'avion est un moyen de transport pour les plus privilégiés de la planète. 36 % des avions qui décollent dans le monde le font depuis le territoire des Etats-Unis ! 70 % décollent de l'ensemble Amérique du Nord-Europe-Japon/Corée du Sud. Seulement 3 % décollent d'Afrique¹.

L'empreinte des avions

Mais où est le problème, puisque, selon l'Association internationale du transport aérien (IATA), l'avion a une consommation par passager inférieure à celle d'une voiture ? L'*Airbus 380* et le *Boïng Dreaminer* annoncent des consommations de 3 litres aux 100 km par passager. Des chiffres trompeurs.

D'abord, si, dans une voiture urbaine, on ne compte effectivement que 1, 1 passager en moyenne, plus la distance augmente, plus le remplissage est important. A

quatre dans une voiture familiale, la consommation par passager n'est que de 1, 5 litre pour 100 km. Dans un bus, c'est encore bien moins : moins d'un litre aux cent en moyenne². Le train, — même rapide — consomme encore moins pour chaque passager.

Ensuite, la consommation est annoncée par siège et non par personne : tous les avions ne sont pas remplis lorsqu'ils volent³. Et elle est calculée sur un vol stationnaire... alors que l'avion consomme beaucoup plus au décollage, un décollage qui peut représenter une part importante du voyage pour les trajets de courte distance⁴.

Enfin, l'essentiel des émissions de gaz à effet de serre ne se limite pas à la consommation de kérosène. Les spécialistes du climat, malgré encore bien des incertitudes, estiment que les traînées de condensation que l'on voit derrière les avions ont un impact sur le réchauffement : elles seraient entre 1 et 4 fois plus graves que la combustion du

1 Banque mondiale, *Indicateurs de développement dans le monde*, éd. 2005. Après les Etats-Unis, on trouve le Canada (4, 9 % des décollages), la Chine (4, 5 %), le Royaume-Uni (4, 2 %), l'Allemagne (4%), la France (3, 3%), le Japon (3%), l'Australie (2, 5 %), l'Espagne (2, 4 %), le Brésil (2, 3%)... Les chiffres datent de 2003. Depuis lors, on peut penser que la Chine est passée en deuxième position et que l'Inde (1, 2 %) a plus que doublé ses vols, se plaçant au niveau de l'Espagne.

2 Source : Ecocomparateur de l'ADEME.

3 Selon l'IATA, en 2007, le taux d'occupation moyen au niveau mondial était de 77 % en personnes et 66 % en poids (les enfants occupent une place mais pèsent peu).

4 Pour un vol qui dure moins d'une heure (Lyon-Bordeaux, Paris-Londres par exemple), l'avion ne fait que monter et redescendre.

carburant, car elles forment une sorte de "couvercle" empêchant la chaleur de la planète de s'échapper dans l'espace ; de plus, cela modifie la condensation de l'eau dans les nuages⁵.

Résultat : les avions seraient responsables, selon les sources, de 4 à 9 % du total des impacts humains sur le climat, une estimation qui monte à 5 à 12 % pour l'Union européenne⁶.

L'incroyable coût des voyages

Depuis des années, le coût des voyages en avion ne fait que diminuer. Si cela s'explique effectivement par des avions plus économes en carburant, les tarifs baissent également par la biais de méthodes discutables... et illégales.

Arguant qu'une ligne régulière est un apport économique local, les compagnies cherchent de plus en plus à être financées par de l'argent public pour ouvrir de nouvelles liaisons. *RyanAir* ou *Easyjet* négocieraient ainsi des aides de 200 000 € à un million d'euros par an pour chaque nouvelle ligne. La Commission européenne est intervenue pour contrer ce phénomène (au nom du libre marché !)... mais les procédures sont longues. La Cour des comptes, en France, mène aussi l'enquête. Elle s'interroge également sur le fait que les aéroports sont maintenant entretenus par l'argent public alors que, naguère, chaque avion payait une taxe d'atterrissage proportionnelle à son poids⁷.

5 Après les attentats du 11 septembre 2001, les avions ont été interdits de vol pendant cinq jours. Le ciel au-dessus des villes a été d'un bleu rarement observé auparavant.

6 Compilation faite par le Réseau action climat européen, www.climnet.org. Ce chiffre n'intègre que les données de l'aviation civile... car pour les avions militaires, c'est malheureusement confidentiel. Le total est donc encore beaucoup plus élevé.

7 Ainsi le Conseil d'Etat a jugé en février 2006 que la convention entre l'aéroport de Strasbourg et Ryanair est entachée d'irrégularité, estimant qu'il

De nombreux procès sont en instruction.

Les compagnies *low-cost* jouent également sur les frais de personnel. Les employés sont réduits au minimum et leurs conditions de travail sont dévalorisées. Selon l'*European Cockpit Association*, qui regroupe les pilotes, chez *RyanAir*, les salaires sont de 28 % inférieurs à la moyenne, pour un temps de travail 25 % supérieur à la moyenne.

Les conditions de vol pour les passagers sont pour le moins drastiques : sièges serrés, pas de nourriture, surtaxe pour les bagages (parfois aussi chère que le billet). Bref, les prix bas sont un trompe-l'œil qui, malheureusement, fonctionne : la quantité de passagers a connu une croissance importante : entre 5 et 6 % par an depuis une vingtaine d'années. En 2007, il y a eu, au niveau mondial, 2,26 milliards de voyageurs (+ 7,6 % par rapport à 2006) et 41 millions de tonnes de fret⁸.

Même si l'on observe un fléchissement en ce début 2009 du fait de la crise⁹, la multiplication des transports aériens est une catastrophe écologique.

Pistes d'atterrissage

Il faut espérer que l'Union européenne mette fin au système des financements publics. Cela fera doubler ou tripler le prix des billets et provoquera sans doute la fermeture de nombreuses lignes jugées alors non rentables.

Il faut espérer aussi que la révision du protocole de Kyoto à Copenhague, fin 2009, se penche enfin sur la question des avions et prenne en compte les vrais

s'agissait de subventions et non d'une convention (CE 27/02/2006, n° 264406 et 264545). La Cour des comptes régionale de Poitou-Charentes arrive à la même conclusion sur l'accord passé à l'aéroport de Poitiers (délibération du 24 mai 2007).

8 Source : IATA.

9 - 6 % pour l'aéroport de Lyon en janvier 2009.

chiffres de ses conséquences sur le climat.

Il faut espérer encore que la question des avions militaires émerge. Cela donnera sans doute un coup de frein.

Du côté des citoyens, il faudrait informer les gens sur les conséquences négatives des voyages par avion de courte durée et/ou de courtes distances.

Il faudrait s'opposer à toute extension des aéroports existants.

Il va falloir également surveiller la question des agrocarburants, car les compagnies aériennes cherchent activement des alternatives au kérosène dont le prix peut rapidement s'envoler.

Il faudrait que la question du tourisme solidaire et éthique se penche sur la question et s'oriente vers une approche plus écologique, c'est-à-dire sans avion.

Il faudrait redécouvrir que le dépaysement commence au coin de la rue et non pas à l'autre bout du monde.

Il serait souhaitable que le tourisme par avion disparaisse (35 % des vols, voir encart). L'avion ne devrait rester que pour les rares usages où il est indispensable...

Michel Bernard

Cet article est extrait de la revue mensuelle Silence



La revue S!lence est publiée depuis 1982. Elle se veut un lien entre toutes celles et ceux qui pensent qu'aujourd'hui il est possible de vivre autrement sans accepter ce que les médias et le pouvoir nous présentent comme une fatalité.

S!lence est gérée par une association indépendante de tout autre mouvement.

Où trouver la revue S!lence ?

La revue S!lence n'est pas diffusée en kiosque, elle est diffusée uniquement par abonnement et dans un certain nombre de lieux en dépôt. Si vous connaissez un lieu de dépôt possible (magasins bio, librairies, lieux associatifs...), signalez-le-nous par téléphone ou courrier postal et nous ferons les démarches nécessaires.

Si vous n'avez jamais été abonné, vous pouvez bénéficier d'un abonnement découverte de 20 Euros pour les 6 premiers numéros.

Les anciens numéros peuvent être commandés pour 4 Euros l'exemplaire plus 2 Euros de port pour 1 numéro, 3 Euros de ports pour 2 numéros et 4 Euros de port pour 3 numéros et plus.

Vous pouvez recevoir un numéro découverte gratuit sur simple demande par courrier ou par téléphone.

Revue Silence

**9, rue Dumenge,
69317 LYON Cedex 04
04 78 39 55 33 (du lundi au jeudi, 10 à 12h, 14 à 17h)**

www.revuesilence.net