



# Fiches greenwashing aviation

Le « 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 un triplement du trafic d'ici 2050. Si cela se produisait, la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre pourraient doubler. Les gouvernements, influencés par le secteur, s'appuient sur des

promesses technologiques irréalistes pour verdir cette croissance. Ils invoquent également la croissance économique pour justifier les subventions et les allègements fiscaux accordés aux aéroports, aux compagnies aériennes, à l'industrie aéronautique et aux compagnies pétrolières. Cette série de fiches passe en revue ces affirmations et déconstruit les mythes et idées fausses les plus répandus.

## Fiche N° 1 - Amélioration de l'efficacité

**L'efficacité énergétique 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. L'efficacité peut être améliorée en optimisant la conception des avions et de ses moteurs, en optimisant les opéra-

tions des compagnies aériennes (la trajectoire de vol par exemple) et en augmentant le nombre de passagers ou la quantité de fret transportés à bord.

La quantité de CO<sub>2</sub>/passager-km est proportionnelle à l'efficacité (carburant/passager-km).

### CE QUE LE SECTEUR AÉRIEN NOUS DIT

**Le transport aérien peut être décarboné** en améliorant l'efficacité énergétique 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 énergétique 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.

Les bénéfices en termes de réduction d'émissions peuvent être annulés par les **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 énergétique** des avions !

## LES GAINS D'EFFICACITÉ NE DÉCARBONENT 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 % ».<sup>1</sup>

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. **Avec les exonérations fiscales et les subventions accordées au secteur aérien ainsi que l'augmentation du pouvoir d'achat, cela a entraîné une croissance rapide du trafic aérien, qui a doublé tous les 15 ans. L'augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> qui en a résulté a largement dépassé les gains permis par les améliorations d'efficacité** (voir l'infographie).

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,<sup>2</sup> qui nécessiteraient jusqu'à neuf fois plus d'énergie par passager-kilomètre que les avions subsoniques.<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup>

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,<sup>5</sup> soit une

## Le trafic aérien croît plus vite que l'efficacité énergétique

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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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.

### Sources :

Lee et al. (2021) : <https://bit.ly/Aviationclimate-forcing>

Klöwer et al (2021) : <https://bit.ly/quantifying-aviation-emissions>

UNEP (2020) : <https://bit.ly/UNEP-EmGap2020>

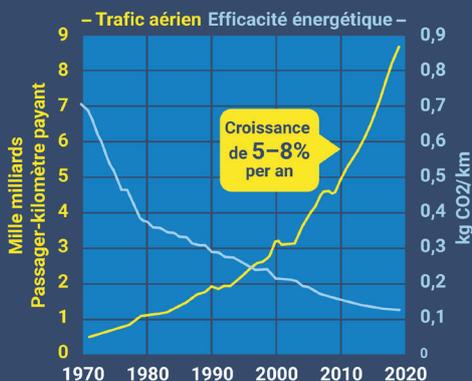
rester-sur-terre.org

— STAY GROUNDED —

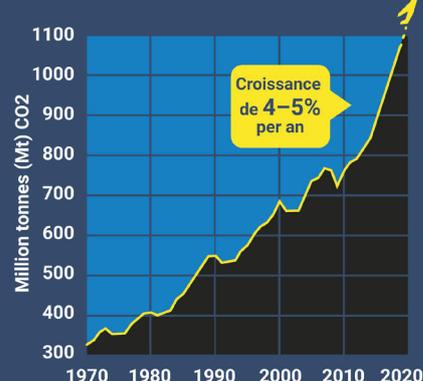
**RESTER SUR TERRE**



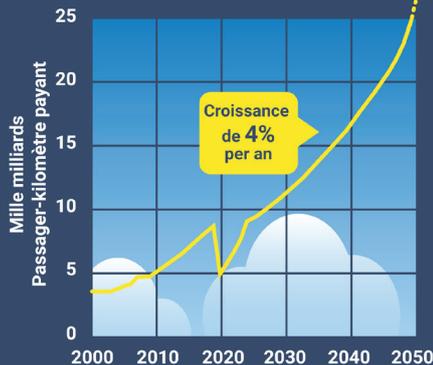
### Trafic aérien et efficacité énergétique



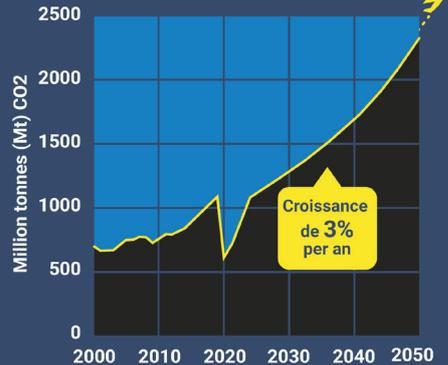
### Croissance des émissions de CO<sub>2</sub> du transport aérien



### Prévisions de croissance du trafic jusqu'en 2050



### Prévisions de croissance du CO<sub>2</sub> jusqu'en 2050



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.<sup>6</sup>

**L'atmosphère terrestre n'est pas affectée par les émissions par passager-kilomètre, mais par les émissions totales. Or celles-ci n'ont fait qu'augmenter.**

Dans un **secteur peu réglementé**, les améliorations de l'efficacité favorisent la croissance du marché et entraînent une augmentation des émissions totales plutôt que leur réduction. Ce phénomène est connu sous le nom de paradoxe de Jevons.<sup>7</sup> 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.<sup>8</sup> 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 veille 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.<sup>9</sup> Cet exemple démontre que la réalité ne correspond pas au récit élaboré par les compagnies aériennes et le secteur aéronautique.<sup>10</sup> 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<sup>11</sup>; 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 ef-

ficaces. Dans notre rapport *Décroissance du transport aérien*,<sup>12</sup> nous discutons des mesures qui pourraient permettre une réduction juste du trafic. Et dans notre document intitulé *Pour une transition juste dans l'aérien*,<sup>13</sup> nous avançons l'idée selon laquelle une reconversion du secteur est possible tout en sauvegardant les intérêts des employés.





## NOTES

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

Neustiftgasse 36  
1070 Vienna, Austria  
[www.rester-sur-terre.org](http://www.rester-sur-terre.org)  
[info@stay-grounded.org](mailto:info@stay-grounded.org)

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

— STAY GROUNDED —  
**RESTER  
SUR TERRE**

