



Fiches greenwashing aviation

Le « greenwashing » est un discours fallacieux destiné à verdir l'image d'une organisation. Au niveau mondial, le secteur aérien prévoit un triplement du trafic d'ici 2050 par rapport à 2019, ce qui se traduirait par un doublement des émissions de gaz à effet de serre. Sous l'influence des lobbies, les gouvernements défendent des technologies irréalistes

et la compensation carbone pour verdir cette croissance. Ils invoquent également la croissance économique et les emplois créés pour justifier subventions et allègements fiscaux. Cette série de fiches examine ces discours et déconstruit les mythes et idées fausses les plus répandus.

Aviation : mythes et réalités

CE QU'ILS PRÉTENDENT

Faible impact climatique. Le transport aérien n'est responsable que d'environ 2 % des émissions totales de CO₂.

Objectif : neutralité carbone en 2050. Malgré une croissance soutenue du trafic, les émissions de CO₂ seront réduites de 81 % en 2050 et le reste sera compensé ou extrait de l'atmosphère.

L'objectif est atteignable par la technologie. Les nouvelles technologies et les carburants de substitution peuvent réduire les émissions dans les délais et quantités requis :

- Amélioration de l'efficacité énergétique ;
- Carburants d'aviation dits « durables » (CAD) ;
- Avion électrique ou à hydrogène ;
- Technologies de captage et de stockage du carbone atmosphérique (NET) pour les émissions restantes.

Des subventions sont nécessaires pour couvrir le surcoût des « solutions vertes ». Comme le transport aérien revêt une importance capitale pour la société, les tarifs doivent rester abordables. Les gouvernements doivent donc subventionner les technologies et les carburant « verts » et réduire le plus possible les taxes.

Le trafic aérien peut continuer à croître. Sa croissance ne doit pas être entravée par des politiques restrictives.

CE QUE NOUS DISONS

L'impact climatique est important et il augmente. En incluant les émissions autres que le CO₂, [la contribution du transport aérien au réchauffement climatique est d'environ 6 %](#) et sa part ne fait qu'augmenter. Son impact climatique est disproportionné par rapport au faible nombre de personnes qui prennent l'avion et plus difficile à justifier que celui des besoins essentiels et universels comme l'alimentation ou le chauffage.

Il faut réduire massivement les émissions d'ici 2035.

2050, c'est beaucoup trop tard : il faut réduire rapidement et massivement les émissions pour éviter de dépasser le seuil acceptable de réchauffement climatique.

On ne peut y arriver qu'en réduisant notre recours à l'avion.

Les solutions technologiques pour prévenir le risque inacceptable d'effondrement climatique arriveront trop tard, si toutefois elles voient le jour, tout en accaparant les énergies renouvelables et des ressources essentielles. La seule manière équitable de réduire les émissions à temps est de réduire le trafic aérien, et ce, dès maintenant.

C'est aux pollueurs de payer le coût de la décarbonation des vols restants, et non à l'ensemble des contribuables (par le biais de subventions publiques), car la plupart d'entre eux n'ont jamais pris l'avion ou ne le prennent que rarement. Les plus responsables des nuisances doivent contribuer le plus.

Il y a urgence à prendre des mesures pour réduire le trafic

Parmi les plus nécessaires : stopper l'extension des aéroports, plafonner les émissions de CO₂ et les autres impacts climatiques, interdire les jets privés et les classes de luxe, interdire la publicité, mettre fin aux privilèges fiscaux de l'aérien et instaurer une taxation équitable.

RÉSUMÉ DES 8 FICHES GREENWASHING

1. AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ

- Les gains d'efficacité n'entraînent pas de baisse des émissions car ils sont engloutis par la croissance du trafic et en particulier celle des vols les plus émetteurs de carbone (long-courriers et classes de luxe).
- Ils réduisent le coût des billets, ce qui contribue à l'augmentation du trafic (« effet rebond »).

2. L'AVION ÉLECTRIQUE

- L'avion électrique ne sera pas « zéro émission » tant que l'électricité ne sera pas entièrement décarbonée.
- Le poids des batteries ne permettra que des vols courts avec peu de passagers. Ces vols peuvent être facilement remplacés par des déplacements terrestres.

3. L'AVION À HYDROGÈNE

- L'avion à hydrogène, s'il voit le jour, arrivera trop tard. Il ne pourra pas assurer avant 2050 les vols moyen- et long-courriers, responsables de la majorité des émissions.
- L'hydrogène ne supprime pas les impacts hors CO₂.
- La production d'hydrogène vert nécessite d'énormes quantités d'électricité renouvelable et d'eau, au détriment d'usages plus essentiels et plus efficaces.

4. BIO/AGRO-CARBURANTS

- Les biocarburants ne répondent pas à l'urgence climatique. Ils détournent la biomasse, une ressource rare, d'utilisations et de secteurs plus essentiels. Les projets de développement à grande échelle sont lents et irréalistes.
- Ils produisent des quantités importantes de CO₂, parfois plus que les carburants fossiles, du fait de changements d'affectation des terres.
- Les agrocarburants issus de cultures alimentaires sont largement utilisés malgré des problèmes majeurs.
- La production à partir de soi-disant « déchets » agricoles et forestiers se heurte à des ressources limitées.

5. E-CARBURANTS

- Les e-carburants ne répondent pas à l'urgence climatique. La technologie n'est pas mature et il faudrait investir massivement pour produire les quantités requises.
- Les e-carburants ne suppriment pas les impacts hors CO₂.
- Du fait de leur faible efficacité énergétique, les e-carburants requièrent d'énormes quantités d'électricité renouvelable, encore plus que l'hydrogène, réduisant la capacité de décarbonation de secteurs plus essentiels.

6. NEUTRALITÉ CARBONE

- 2050, c'est beaucoup trop tard. Pour ne pas dépasser le seuil de 1,5 °C et éviter l'effondrement climatique, le transport aérien doit réduire très fortement ses émissions dès maintenant, comme les autres secteurs.
- Le transport aérien ne prend en compte que le CO₂.
- La neutralité carbone n'est pas « zéro émission ». Le secteur devra éliminer d'énormes quantités de CO₂ de l'atmosphère à l'aide de technologies qui n'ont pas encore fait leurs preuves, sont très gourmandes en ressources et exposent à des risques supplémentaires ([voir fiche n° 8](#)).

7. COMPENSATION CARBONE

- La compensation ne réduit pas les émissions, retarde l'action et ouvre le droit à polluer.
- La majorité des crédits carbone sont inefficaces ou frauduleux.
- Les crédits carbone sont si peu chers qu'ils ne réduisent ni la demande ni les émissions.

8. TECHNOLOGIES D'ÉMISSIONS NÉGATIVES (NET)

Les NET sont des technologies de captage et de stockage, en principe permanent, du CO₂ de l'atmosphère. Elles sont :

- non prouvées à grande échelle et présentent de graves risques techno-économiques, humains et environnementaux.
- inefficaces et donc coûteuses, nécessitant d'énormes quantités d'énergie et de ressources indispensables à la décarbonation d'autres secteurs.
- compromettent les exigences de réduction réelle et importante des émissions et sont utilisées pour justifier de nouvelles infrastructures pétrolières et gazières.

Bien que le développement de nouvelles technologies et de nouveaux carburants puisse se révéler utile, cela ne doit pas être un alibi pour remettre à plus tard les réductions d'émissions indispensables **dès à présent** pour prévenir

l'effondrement climatique. Dans nos pages web [Politiques de décroissance](#) et [Transition juste](#), nous discutons de mesures de réduction du trafic et montrons comment reconvertir le secteur en préservant les intérêts des salarié·e·s.

POUR EN SAVOIR PLUS



Toutes les fiches Greenwashing aviation :

rester-sur-terre.org/greenwashing/

Politiques de décroissance : bit.ly/decroissance-aerien

Transition juste : bit.ly/transition_juste

L'aviation, c'est bien plus que 2 % du réchauffement ! bit.ly/part_aerien_rechauffement

Neustiftgasse 36
1070 Vienna, Austria
www.rester-sur-terre.org
info@stay-grounded.org
Faire un don :
<https://rester-sur-terre.org/don/>

