

# Aéronautique : « La transition écologique impose une profonde transformation de notre industrie »

Le progrès technique ne suffira pas à la diminution des émissions de gaz à effet de serre des avions, indispensable contre le réchauffement climatique, affirment plus de 550 étudiants du secteur de l'aéronautique dans une tribune au « Monde », qui plaident en faveur de reconversions industrielles et d'une réduction du trafic aérien.

Publié aujourd'hui à 07h30 Temps de Lecture 5 min.

**Tribune.** Nous, étudiants du secteur de l'aéronautique, adressons cette tribune aux décideurs politiques et industriels. Elle a pour but de les informer de la prise de position d'une tranche sinon majoritaire, du moins significative des futurs acteurs de l'aéronautique française en faveur d'une transformation structurelle profonde de ce secteur.

Le transport aérien cristallise les débats depuis de nombreuses années. Ses détracteurs l'accusent d'être la figure de proue d'un système qui mène au réchauffement climatique et à des destructions aux conséquences encore mal connues. Ses défenseurs soulignent son importance pour l'économie mondiale et les millions d'emplois qu'il représente.

L'actuelle crise sanitaire mondiale met en évidence ses fragilités. Nous pensons qu'il faut profiter de cette occasion pour rebâtir un secteur aérien résilient, respectant l'objectif des accords de Paris [sur le climat de 2015] consistant à limiter le réchauffement global à moins de 2 °C.

Si ce secteur participe à hauteur de 4,9 % au réchauffement global, [en comptabilisant ses effets induits](#), l'impact d'un vol sur le bilan carbone d'un individu est autrement plus conséquent.

## Une politique de compensation inadaptée

Un simple aller-retour Paris-New York produit l'équivalent de 1 tonne de CO<sub>2</sub> par passager, [selon l'« écocalculateur »](#) de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), alors même que la [stratégie nationale bas carbone](#) adoptée par la France voudrait que chaque citoyen passe en dessous des 2 tonnes par an d'ici à 2050, soit une division par 6 du budget carbone individuel moyen. Pour cela, les émissions du trafic aérien, aussi bien français qu'international, doivent décroître de 4,5 % par an.

Faut-il, pour cela, compter sur les seules innovations ? Certes, de grands progrès ont été accomplis depuis le début de l'aviation commerciale. En soixante-dix ans, selon les chiffres du Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (Gifas), la consommation des avions au siège par kilomètre a baissé de 80 %. Mais la cadence actuelle de réduction des émissions, environ 1 % à 2 % par an, est insuffisante face au taux de croissance annuel du secteur, qui dépasse les 5 %.

Article réservé à nos abonnés Lire aussi [Coronavirus : « 7 milliards d'euros pour Air France, sans contrepartie environnementale ou sociale », voilà qui pose question](#)

Les acteurs aéronautiques utilisent donc des moyens détournés pour atteindre leurs objectifs carbone : compensation des vols par la plantation de forêts, investissements financiers « verts »... Cette politique atteste bien d'une volonté de l'industrie de se défaire de l'image de gros émetteurs de gaz à effet de serre, mais elle reste inadaptée à l'ampleur des enjeux. Les rares programmes de réduction d'émissions, comme Corsia [[CarbonOffsetting and ReductionScheme for International Aviation](#)], sont encore rudimentaires et insuffisants.

Aujourd'hui, le secteur aéronautique est l'un des plus durement frappés par la crise provoquée par la pandémie de Covid-19. Le manque à gagner promet d'être colossal pour les compagnies aériennes : [290 milliards d'euros](#), selon l'Association internationale du transport aérien (IATA), soit la moitié de leurs recettes cumulées. La diminution du trafic devrait entraîner une baisse de la demande d'avions neufs de 40 % à 60 % dans les cinq prochaines années, selon une étude du cabinet ArcheryStrategy Consulting.

## Ferroviaire et efficacité énergétique

En tant que futurs acteurs de l'aéronautique, nous sommes directement concernés par les politiques visant à organiser le sauvetage total ou partiel de ces entreprises. Dans le pire des cas, plus de la moitié des nouveaux diplômés de nos écoles verraient leur entrée dans le monde professionnel compromise. Au vu des menaces économiques et climatiques qui planent sur le XXI<sup>e</sup> siècle, il est probable qu'un retour à la croissance du secteur, s'il se produit, serait de courte durée.

Nous sommes convaincus que le ralentissement de cette industrie constitue une opportunité pour convertir une partie de notre savoir-faire et de nos chaînes de production vers les activités à même de porter la transition écologique, comme le ferroviaire ou l'efficacité énergétique.

Article réservé à nos abonnés Lire aussi [« Air France-KLM n'a pas eu d'autre choix que d'obtempérer et de mener une transformation accélérée »](#)

Le progrès technique ne peut, à lui seul, permettre la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien, indispensable à la lutte contre le réchauffement climatique, et donc au maintien des conditions d'habitabilité de la Terre. Les efforts technologiques doivent être menés de concert avec des choix politiques et économiques en faveur d'une réduction globale du trafic.

Aujourd'hui, des plans de remise en marche de l'industrie aéronautique se dessinent dans le monde, mais la très grande majorité d'entre eux ne comportent pas de contreparties environnementales.

## Contreparties

Cela n'est pas à la hauteur des enjeux, même si la France, derrière l'Autriche, fait figure à cet égard d'exception positive, avec les mesures exigées par le ministre de l'économie et des finances, Bruno Le Maire [*annonce, le 4 mai, d'une aide de 7 milliards conditionnée à*

*l'abandon des liaisons possibles en train en moins de 2 heures 30], et les engagements déjà actés par Air France. Nous saluons cette ambition d'exemplarité, dont nous suivrons l'application avec attention. La cohérence et l'efficacité imposeraient que l'ensemble du secteur concurrentiel soit soumis aux mêmes contraintes.*

Article réservé à nos abonnés Lire aussi [Le monde d'après : « Il est temps de ne pas reprendre comme avant »](#)

Le gouvernement, en plus d'imposer des contreparties, doit encourager et accompagner la reconversion partielle du secteur aérien. Nous approuvons la proposition [lancée par l'Atelier d'écologie politique de Toulouse](#) d'une réflexion collective à ce sujet. Nous sommes désireux d'échanger avec les employés et dirigeants de ce secteur, avec les représentants du gouvernement, avec les membres de la convention citoyenne pour le climat sur la place de l'aéronautique au sein d'un monde qui doit réinventer sa mobilité pour assurer sa décarbonation d'ici à 2050.

L'histoire de l'aviation est celle d'une industrie pionnière qui s'enracine dans un des plus anciens rêves de l'humanité. A peine centenaire, c'est elle qui relie aujourd'hui le monde en une civilisation dense et d'une richesse inédite. Son développement rapide fut celui de l'individu moderne pour qui chaque lieu devenait accessible et toute culture devenait familière. Pilier d'une amitié des peuples encore trop imparfaite, l'aéronautique doit se réinventer pour continuer à porter son idéal de progrès.

Nous, jeunes ingénieurs, sommes prêts à nous montrer à la hauteur de cette riche histoire et à relever le nouveau défi de l'aéronautique : s'installer dans un monde résilient et durable, tout en répondant à des besoins sociétaux. Qu'il s'agisse d'affréter des masques, des vivres, de transporter la paix ou de soutenir la découverte, ces avions-là, nous choisirons ensemble de les faire voler.

**Premiers signataires : Madeleine d'Arrentieres**, 2<sup>e</sup> année à l'Institut supérieur de l'aéronautique et de l'espace (ISAE-Supaéro) ; **Ange Blanchard**, 2<sup>e</sup> année à l'ISAE-Supaéro ; **Nicolas Bourdeaud**, 2<sup>e</sup> année à l'ISAE-Supaéro ; **Gwendal Brossier**, 2<sup>e</sup> année à l'Ecole nationale de l'aviation civile (ENAC) ; **Simon Cancès**, 2<sup>e</sup> année à l'ENAC ; **Léo Hautbout**, 2<sup>e</sup> année à l'ENAC ; **Paul Strang**, 2<sup>e</sup> année à l'ISAE-Supaéro.

**La liste complète des signataires est [accessible en cliquant sur ce lien.](#)**