

« La première solution pour diminuer l’empreinte carbone de l’aviation reste de limiter l’usage de l’avion »

Thomas Guyot

L’entrepreneur Thomas Guyot alerte, dans une tribune au « Monde », sur la contradiction entre la hausse du trafic aérien et ce que l’on sait de son incidence sur le climat.

En cette période d’afflux estival des spectateurs des Jeux olympiques sur le sol français, le sujet de l’impact environnemental engendré par l’aviation demeure tabou. Peut-on encore débattre de ce qui est devenu, pour nos sociétés européennes, une habitude ?

D’un côté, l’impact carbone de l’aviation est parfaitement connu : il est responsable de 5 % des émissions mondiales, selon la Commission européenne, alors que la part d’un territoire industriel comme l’Union européenne (UE) en représentait environ 7 % en 2021. Or, selon l’Agence pour la sécurité aérienne de l’UE, le nombre de vols devrait augmenter de 42 % d’ici à 2040. Les émissions de CO₂ et de NO_x pourraient ainsi augmenter d’au moins 21 % et de 16 % respectivement au cours de la même période.

Mais ces chiffres ne semblent pas avoir de répercussion dans la pratique. Le trafic mondial devrait approcher un chiffre record de 5 milliards de passagers en 2024, alors même que 80 % de la population mondiale n’a jamais pris l’avion. Privilégiés, nous continuons à nous mettre des œillères !

L’avion propre, bien trop tard

Pour continuer à voler, nombreux sont ceux qui appellent à innover plus vite : multiplier les financements pour développer les biocarburants, les carburants de synthèse ou l’avion hybride. Malheureusement, même accélérés, ces investissements ne pourront porter leurs fruits que dans des décennies – ne serait-ce que pour construire les nouvelles infrastructures que ces innovations nécessitent. L’avion propre arrivera bien trop tard compte tenu de l’urgence climatique.

L’incident du vol Singapore Airlines du 21 mai (l’avion a chuté en plein vol de plus de 50 mètres en moins d’une seconde) a par ailleurs mis en lumière le fait que le trafic aérien est lui-même déjà victime du réchauffement climatique, avec une augmentation conséquente des risques de turbulence liés à la hausse des écarts de température.

Et même si les efforts de recherche sont toujours louables, ils nous placent dans une posture attentiste, passive. La première solution proactive pour diminuer l’empreinte carbone de l’aviation reste en réalité de limiter l’usage de l’avion : en voyageant moins loin, en classe

économique plutôt qu'en business, en favorisant des modes de transport moins polluants (train, covoiturage), y compris pour les déplacements professionnels s'ils sont inévitables.

Ces solutions sont d'ailleurs prônées, parmi d'autres, par le milieu de l'aviation : l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol a ainsi publié en janvier deux études qui démontrent la nécessité d'une forte réduction du trafic aérien pour lutter contre le réchauffement climatique. Il proposait en outre le principe du pollueur-payeur, avec des mesures telles qu'une taxe mondiale sur le kérosène et une taxe pour la classe affaires et les vols privés.

Diminuer le prix du train

Au vu de cette situation alarmante, les investissements les plus massifs ne devraient-ils pas être plutôt orientés vers ces solutions les plus simples dont l'efficacité n'est pas à prouver ? Diminuer le prix du train pour le rendre systématiquement moins cher que l'avion pour des trajets équivalents, augmenter les investissements dans les infrastructures nécessaires à des modes de transport alternatifs : voilà une approche non punitive qui ferait le plus grand bien au climat et à l'économie.

Mais dans la réalité, ces investissements restent instables : alors que les trains Paris-Berlin, lancés en décembre 2023, s'arrêtent cet été pour bénéficier de travaux de rénovation importants sur le tronçon français, le manque de financements et le cloisonnement du marché par les acteurs ferroviaires historiques ont sonné le glas de la société tricolore Midnight Trains, qui ambitionnait de réinventer l'expérience du voyage en train de nuit en créant de véritables « hôtels sur rails ».

Pendant que l'on vante un parcours de la flamme olympique « bas carbone » tout en fermant les yeux sur les émissions de gaz à effet de serre générées par des millions de passagers voyageant à l'occasion de l'événement ; pendant que la tournée internationale de Taylor Swift est devenue la plus polluante au monde parce que des milliers d'Américains paient moins cher le concert parisien, billet d'avion compris, que les concerts aux Etats-Unis ; pendant qu'on organise une COP à Dubaï... l'impact carbone de l'aviation ne fait que croître. Alors qu'on a, et depuis longtemps, un moyen concret et efficace pour agir : voler moins.

[Cet article est paru dans Le Monde \(site web\)](#)