L'influence du transport aérien sur le changement climatique.

Category: Écologie

écrit par jmfouquer | 22 juin 2015

Le Réseau Action Climat – France qui regroupe plusieurs organisations nationales de défense de l'environnement, de promotion d'alternatives énergétiques et de solidarité internationale et qui est le représentant français de Climate Action Network International (CAN-I) a publié ce 17 juin, à l'occasion du salon du Bourget, une étude sur le poids du transport aérien dans nos émissions de gaz à effet de serre.

L'objectif de ce travail était d'inciter le gouvernement et les citoyens à prendre des mesures pour limiter cet impact. Le transport aérien avec ses 700 millions de tonnes de CO₂ émises dans le monde est responsable d'au moins 2 % des émissions de CO₂ de la planète. Si le transport aérien était un pays, il serait le 7ème plus grand pollueur au monde. Si l'on prend en compte les autres pollutions, en plus du CO₂, le transport aérien est responsable de 5 % des changements climatiques liés aux activités humaines en raison de ses émissions d'oxydes d'azote (NO_x), de dioxyde de soufre (SO_x) et des traînées de condensation qui réchauffent la surface de la Terre. Aujourd'hui, les vols européens représentent un tiers des émissions de CO₂ mondiales dans le secteur. Comme les autres, ce secteur économique doit réduire ses émissions et les améliorations technologiques sur le matériel ne suffiront pas pour limiter la hausse des températures à 2 °C.

Le problème, c'est que depuis une vingtaine d'années les organisations professionnelles de ce secteur (OACI) discutent, sans pour autant arriver à un accord. Si un temps, la performance énergétique des avions s'est accrue (32 % entre 1990 et 2012), depuis quelques années les marges de progrès

ont diminué (1 % par an depuis 2010). Enfin, comme pour le transport terrestre les « biocarburants » sont une fausse solution qui ne pourra compenser la croissance du trafic aérien.

Pour la France, force est de constater que le transport aérien jouit d'une rente de situation inadmissible. Le montant faramineux des subventions dont il bénéficie provient de l'exonération de taxes (Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) sur le kérosène (environ 600 millions € par an) et du taux réduit de TVA sur les billets pour 600 millions également. Ces aides coûtent au moins 1,2 milliard par an à l'État pour le seul trafic intérieur, à l'avantage des personnes issues de classes aisées. Enfin, il faut tenir compte des aides publiques directement versées entre 2000 et 2013 (plus de 10 milliards €) aux compagnies aériennes et aux aéroports, notamment pour le développement du « low-cost ».

L'arrêt de ces aides conduirait à une baisse du trafic et aurait le double avantage dès 2015 d'une baisse de 4 % des émissions de CO2 et d'un gain estimé à 125 millions € pour le budget de l'État.

Pour Ensemble ! « Mouvement pour une alternative de gauche, écologiste et solidaire », membre du Front de gauche comme pour le Réseau Action Climat – France : « Le maintien des avantages fiscaux par l'État français au secteur aérien semble aujourd'hui inconcevable dans un contexte de crise, climatique, budgétaire et sociale. »

René Durand