

D'ATERRISSAGE !

L'avis de **Laurent Castaignède**

Pour ceux qui arguent que l'aviation génère 2 % de l'effet de serre anthropique, rappelons que ce chiffre ne tient pas compte des traînées de condensation. En les ajoutant, on arrive à 5 %. Ensuite, c'est le mode de transport qui connaît la plus forte croissance : son trafic double tous les quinze ans. Demander aux autres de réduire leurs émissions et laisser croître celles de l'aviation est insensé. Enfin, dans la défense de l'avion, deux arguments me semblent biaisés. Le premier consiste à dire que l'émission par kilomètre/passager est plus faible que la voiture. C'est vrai pour un court trajet, par exemple un Bordeaux-Paris, mais pas lorsque le conducteur est accompagné. Et encore moins pour un long-courrier, où l'alternative voiture n'existe pas. Le second est de dire que si l'on n'avait pas pris tel avion, il aurait quand même volé ! C'est oublier que le financer stimule l'offre.

1. Contingenter le parc mondial d'avions. Aujourd'hui, plus de 25 000 avions de ligne assurent des vols commerciaux. Je propose qu'on n'augmente plus cette flotte en numéraire. Au début du XIX^e siècle, alors que l'on construisait n'importe où, le cadastre a été mis en place pour réglementer la propriété foncière. On peut imaginer la même chose pour l'aviation. Pour se doter d'un avion neuf, une compagnie devrait mettre un ancien au rebut, ou acheter un droit auprès d'une autre compagnie se séparant de l'un des siens. Pour compenser les pertes d'effectifs de production, les entreprises concernées par cette restriction pourraient se tourner vers les énergies renouvelables, métier similaire autour de la mécanique des fluides.

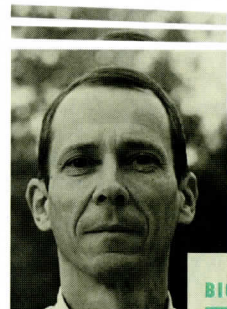
2. Taxer le kérosène. Ce ne serait que la conséquence du contingentement. En limitant la flotte mondiale, les prix vont augmenter, la demande devenant supérieure à l'offre. Pour éviter que les compagnies n'accaparent cette aubaine, la taxation limiterait la marge sur le prix des billets. Rappelons que c'est l'ONU, via l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) qui, entre 1944 et 1951, a entériné la détaxation du kérosène. Pourquoi une telle mesure ne serait-elle pas réversible ? Aujourd'hui, des compagnies de la presqu'île arabique bénéficient d'un kérosène à prix cassé (grâce à un pétrole extrait pour moins de 2 dollars le baril vs 60 dollars importé en Europe) et ça ne choque personne !

3. Limiter la vitesse des avions. Quel intérêt de voler avec un avion à réaction pour faire moins de 1 000 kilomètres ? Ça revient à utiliser une

« Ces mesures relèvent d'une décision politique forte, mais le secteur aérien, très organisé, est en mesure d'en assurer l'application. »

voiture de course pour faire 10 kilomètres ! On pourrait en remplacer beaucoup par des versions modernes à hélices. On « perdrait » deux minutes tous les 100 kilomètres, ce qui est bien peu au regard d'une durée totale de plusieurs heures porte-à-porte, avec à la clé une réduction de 30 % des émissions de GES.

Ces mesures relèvent seulement d'une décision politique, certes très forte, mais le secteur aérien, très organisé, est en mesure d'en assurer l'application. ■



© DR

BIO EXPRESS

1970

Naissance

1993

Ingénieur École centrale de Paris

2009

Création du bureau d'études BCO2

2018

Airvire ou la face obscure des transports, publié aux éditions écosociété

POUR ALLER PLUS LOIN

• www.bco2.fr