

Trafic aérien et lutte contre le réchauffement, la quadrature du cercle ?

Les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation ont augmenté de 8% en Europe l'année passée, et l'augmentation du trafic planifié impliquera une augmentation de presque 300% des émissions d'ici 2050 – ceci alors que ces mêmes émissions de gaz à effet de serre doivent à terme tendre vers le « net zéro », selon l'accord de Paris sur le climat⁽¹⁾.

Le PSIA⁽²⁾ et le Plan Cantonal Climat genevois ont pourtant pour objectif de stabiliser les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation suisse. Comment concilier l'augmentation du nombre de vols aériens avec une stabilisation des émissions de gaz à effet de serre ?

Une clarification a été apportée ce vendredi 13 octobre 2017 par la deuxième conférence de l'OACI, Organisation de l'aviation civile internationale : elle prévoit un recours massif aux biocarburants, soit 5 millions de tonnes de biocarburants d'ici 2025 et 285 millions de tonnes en 2050⁽³⁾.

A terme, il est possible que les biocarburants de 3^{ème} génération puissent exploiter les algues ou les déchets pour produire des biocarburants sans impact sur les forêts ou la production alimentaire. Mais ces techniques sont encore au niveau expérimental, et ne pourront en aucun cas produire les quantités de biocarburants proposées par l'OACI d'ici 2025.

Pour produire cinq millions de tonnes de biocarburants en 2025, une surface équivalente à plus d'un tiers de la Suisse⁽⁴⁾ devrait être convertie en cultures destinés à faire voler nos avions. Soit on convertit des surfaces actuellement utilisées pour l'alimentation, soit on diminue d'autant la surface des forêts – avec à la clé la perte d'un puits de carbone important (puisque les forêts absorbent le CO₂), et un besoin accru d'engrais, eux aussi liés à des émissions de gaz à effet de serre.

On le voit, les biocarburants proposés par l'OACI ne font que reporter le problème ailleurs. La seule façon viable de stabiliser les émissions de gaz à effet de serre est de stabiliser le nombre de vols en avion.

Références :

1) Article 4 de l'accord de Paris : « En vue d'atteindre l'objectif de température à long terme énoncé à l'article 2, les Parties cherchent [...] à parvenir à un équilibre entre les émissions anthropiques par les sources et les absorptions anthropiques par les puits de gaz à effet de serre au cours de la deuxième moitié du siècle »

2) « la stabilisation des émissions de gaz à effet de serre générées par le trafic aérien est devenue une thématique prépondérante de la période de référence qui court jusqu'à 2030 », Processus de coordination du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique, 12.7.2016, p. 84

3) <https://www.icao.int/Meetings/CAAF2/Documents/CAAF.2.WP.013.4.en.pdf>

4) Calcul sur la base des chiffres de <https://www.theguardian.com/environment/2017/oct/12/new-airplane-biofuels-plan-would-destroy-rainforests-warn-campaigners>