



Contre le tout aérien – Pour une mobilité équitable

<https://rester-sur-terre.org>

rester-sur-terre@stay-grounded.org

La production d'e-carburants pour l'aviation ne répond pas à l'urgence climatique et monopolise une ressource essentielle à la transition énergétique

Même si nous aurons besoin à terme de carburants d'aviation "durables", l'urgence climatique implique de réserver l'électricité renouvelable à la décarbonation d'usages plus essentiels concernant l'ensemble de la population, où elle est employée de manière bien plus efficace. La seule solution pour réduire rapidement les émissions de CO2 du transport aérien, c'est de réduire le trafic.

Trop peu et trop tard

Le secteur aérien fonde sa stratégie de décarbonation sur les promesses de la technologie et les utilise pour justifier la poursuite de sa croissance. Il met en avant une palette de solutions soi-disant durables : amélioration de l'efficacité des avions et des opérations, utilisation de carburants de substitution à faible émission de CO2 et nouveaux modes de propulsion (avion électrique et avion à hydrogène). Comme nous le démontrons dans nos [fiches greenwashing aviation](https://rester-sur-terre.org/greenwashing) (rester-sur-terre.org/greenwashing), l'« amélioration de l'efficacité » s'est toujours soldée par une augmentation des émissions et les carburants de substitution soi-disant durables posent trop de problèmes de ressources pour être déployés de manière rapide et massive. Quant à l'avion à hydrogène et à l'avion électrique, ils ne sont pas envisageables avant 2050 pour les moyen- et long-courriers qui font aujourd'hui le gros des émissions (de CO2 et des autres).

Même si les solutions technologiques tenaient leurs promesses, elles ne permettraient même pas d'atteindre la neutralité carbone en 2050 comme le secteur s'y est engagé, engagement lui-même insuffisant eu égard à la lenteur du plan de décarbonation. **Selon ce plan, les émissions de CO2 de l'aviation ne commenceraient à véritablement décroître qu'à partir de 2035. Or, selon les projections de l'ONU, pour maintenir le réchauffement sous le seuil de 1,5 °C, il faudrait atteindre une réduction de 55 % d'ici 2030.** Alors que les objectifs pour 2030 et 2050 sont indissociables, le secteur aérien ne s'engage que sur le plus éloigné car il se refuse à réduire son trafic dès maintenant, seul

moyen d'atteindre celui de 2030. Il se donne du temps en laissant à penser qu'il a encore le temps de poursuivre sa croissance comme avant. C'est faux, il n'en a plus !

Atteindre la neutralité carbone en 2050 ne garantit pas que les émissions cumulées de l'aviation respectent le budget carbone pour éviter de dépasser 1,5 °C

rester-sur-terre.org

— STAY GROUNDED —
**RESTER
SUR TERRE**

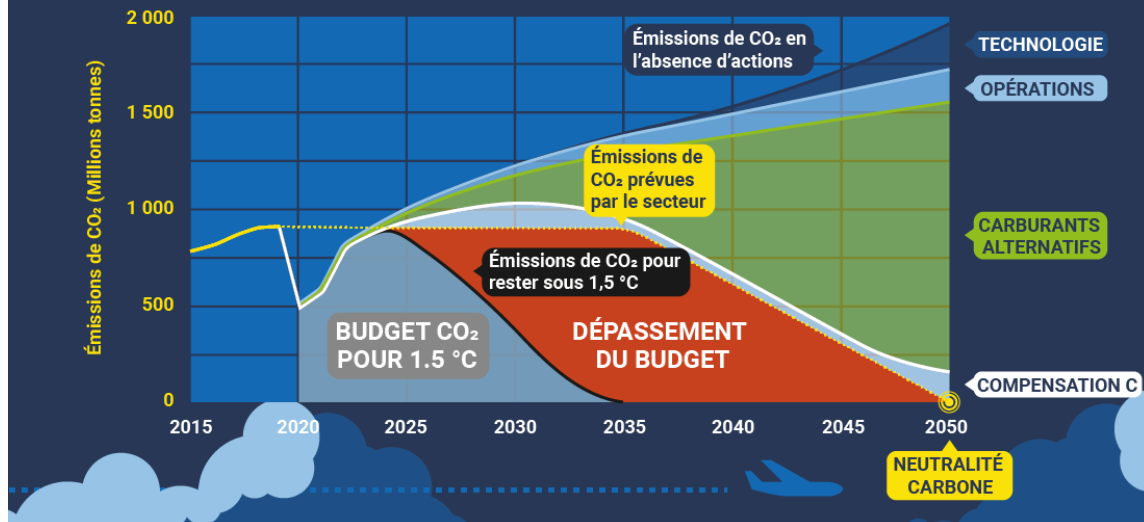


Le secteur aérien dit qu'il vise la *neutralité carbone* en 2050, mais omet de dire qu'il va continuer à émettre de grandes quantités de CO₂ d'ici là, d'autant plus qu'il fait tout pour poursuivre sa croissance. Ce n'est qu'en 2035 que ses émissions pourraient commencer à tomber en dessous de leur niveau de 2019, à condition toutefois que les solutions prévues soient déployées à temps. Pour respecter l'objectif de 1,5 °C, il lui faudrait réduire ses émissions très fortement dès aujourd'hui. S'il ne le fait pas, son budget carbone sera dépassé vers 2030 et le dépassement sera très important. Le graphique ci-dessous exclut les effets climatiques de l'aviation autres que celui du CO₂, qui ont pourtant un impact plus important.

Sources :

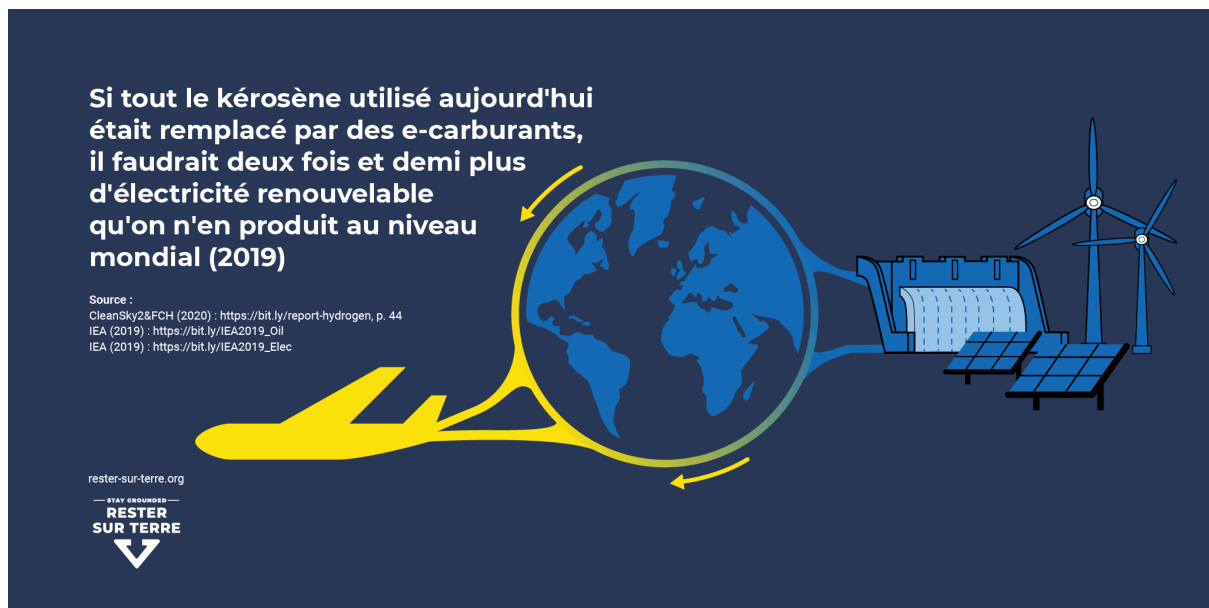
ATAG (2021) : <https://bit.ly/Waypoint2050>, Scénario 2 p. 25

UNEP (2021) : https://bit.ly/Emissions_Gap, p. XXIII



Pas assez d'électricité renouvelable pour tout le monde

Les quantités d'électricité requises pour fabriquer des e-carburants sont démesurées :



Avec la nécessaire transition énergétique, dans les décennies à venir, la production d'électricité renouvelable ne sera pas suffisante pour tout à la fois :

- Satisfaire les nouvelles demandes d'électricité (voitures, chauffage/climatisation, numérique, etc).
- Remplacer l'hydrogène gris (produit à partir de combustibles fossiles) utilisé par l'industrie, par exemple pour la production d'engrais.
- Satisfaire la nouvelle demande d'hydrogène pour les camions, les bateaux, les avions...

Considérant :

- que certains vols sont substituables par des transports terrestres moins émetteurs de carbone,
- que 75 % des émissions du transport aérien des Français sont imputables à des vols non essentiels (tourisme, loisirs) (voir Annexe),
- que l'avion est l'apanage d'une minorité aisée qui voyage beaucoup,

nous soutenons qu'il faut réserver les énergies renouvelables (électricité et biomasse) à la décarbonation des usages les plus essentiels concernant le maximum de gens.

Il faut également veiller à ce qu'elles ne soient pas gaspillées et donc les utiliser en priorité là où elles sont employées de la manière la plus efficace. A cet égard, **les e-carburants présentent un rendement très faible**, bien inférieur à celui obtenu si l'électricité était utilisée par exemple pour la voiture électrique. Seulement 10 % environ de l'énergie électrique mobilisée serait au final convertie en poussée permettant de faire voler les avions !

En conséquence, nous demandons que le trafic aérien soit limité à ses usages essentiels, au moins tant que les ressources en énergies renouvelables restent insuffisantes.

Les Français y sont prêts : selon un [sondage réalisé pour BFMTV](#), « 59 % se disent prêts à encore moins prendre l'avion afin que la France fasse des économies d'énergie et 20% assurent qu'ils le font déjà. »

Des réduction d'émissions surestimées

Elyse Energy indique que les carburants produits répondront à l'objectif de 70 % de réduction des émissions de carbone. Mais même si l'entreprise parvient à répondre aux exigences réglementaires, nous émettons de sérieux doutes sur la réalité de la réduction.

D'une part parce qu'une partie importante du CO2 proviendrait d'effluents industriels résultant de la combustion d'énergies fossiles, et qu'une partie importante de l'électricité serait fournie par le réseau électrique qui ne fournit pas que l'électricité renouvelable.

D'autre part, **l'impact climatique des avions ne se limite pas au CO2**. Les cirrus induits par les traînées de condensation ainsi que les dérivés des NOx ont un [impact deux fois plus important que le CO2](#) (rester-sur-terre.org/impact-climat-aviation-hors-co2), impact que les carburants d'aviation dits durables ne réduisent que très partiellement.

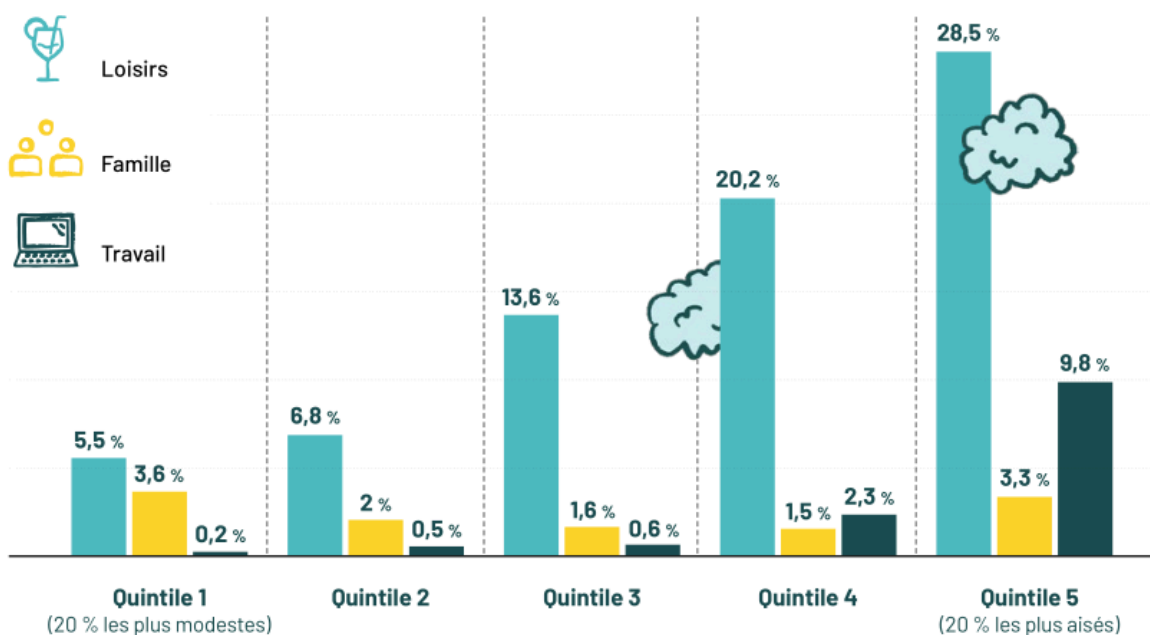
Nous mettons en garde l'État et les collectivités locales qui pourraient être tentées de soutenir le projet NEO-CARB : non seulement les e-carburants ne répondent pas à l'urgence climatique, mais ils monopolisent des ressources indispensables à la transition énergétique d'autres usages bien plus essentiels et le font d'une manière particulièrement inefficace.

Annexe

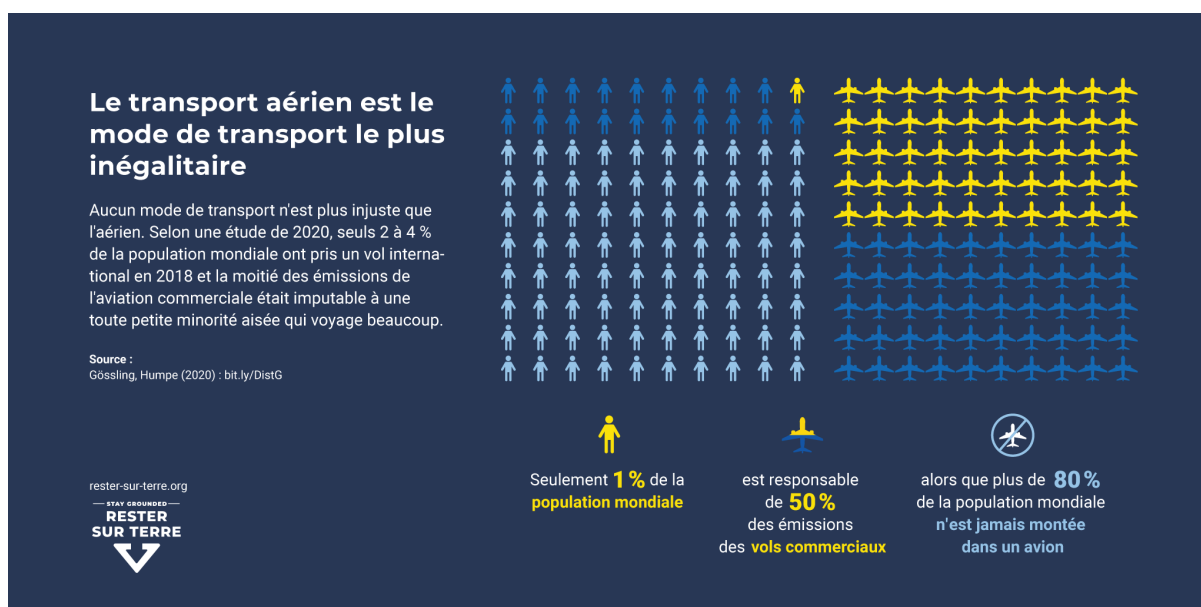
En 2018, les voyages aériens pour les vacances et les loisirs étaient responsables de 75 % des émissions de CO2 des Français qui prennent l'avion.

(Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires, [Enquête sur la mobilité des personnes](#), 2018.)

FIGURE 7 Distribution des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité aérienne, selon les revenus et le motif de voyage (2018)



Réseau Action Climat (2024) : [Comment réduire le trafic aérien de manière juste et efficace?](#)



En France, en 2015, 41 % de la population disait ne jamais prendre l'avion et seulement 27 % déclarait le prendre au moins une fois par an ([Statista](#)).