

# Le problème du déplacement en avion

[www.eco-sapiens.com](http://www.eco-sapiens.com)

eco-sapiens

---

Avant d'embarquer, découvrez ce que cela implique

Depuis trois décennies, le trafic aérien exprimé a littéralement explosé à la fois en nombre de passagers, d'avions au décollage, mais aussi en nombre de kilomètres parcourus. Pourtant, les déplacements internationaux aériens et maritimes ne sont nulle part pris en compte dans la comptabilisation des émissions, notamment dans le cadre du protocole de Kyoto.

Pourquoi ? Les calculs permettant d'attribuer l'origine des pollutions sont extrêmement complexes : doit-on considérer l'origine des passagers, la provenance ou la destination de l'avion, ou encore la nationalité de l'entreprise aérienne ? En conséquence de quoi, chacun préférant attribuer ces émissions au voisin, personne ne les comptabilise...

Un Boeing 747 émet sur un trajet de Londres à New York autant de GES que 80 gros 4x4 pendant 1 an de trajets intensifs (soit 440 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>).

En 2003, on estimait que chaque habitant de Suisse parcourt en moyenne 5.285 km en avion, chaque année. 13 % des émissions de CO<sub>2</sub> du pays sont imputables au transport aérien.

Un vol aller-retour Paris-Zurich émet 300 kg de CO<sub>2</sub> par personne contre 48 en train (Ofefp, 2002).

En 1999, le transport aérien était déjà responsable de 3,5 % du forçage radiatif d'origine anthropique dans le monde. De plus, les émissions issues de l'aviation ont un impact plus important que celles rejetées au niveau du sol : le CO<sub>2</sub> provenant des avions est émis en altitude et le forçage radiatif s'avère donc 2 à 4 fois plus intense que celui provenant d'autres modes de transport. Des réductions de ce forçage radiatif peuvent être obtenues en augmentant l'efficacité du carburant ou grâce à des modifications physiques du moteur (qui empêcheraient la formation de traînées de condensation ou de cirrus).

Alors que la Communauté Européenne a instauré des normes sur la construction des moteurs automobiles, il n'y a pas d'équivalent pour les avions (bien que certains constructeurs se soient engagés à une diminution de 10 % des émissions des avions en 10 ans). Il faut savoir que, sur un même parcours, un avion consomme 4 fois plus d'énergie que le train et que 40 % des voyages en avion s'effectuent sur des distances inférieures à 800 km, pour lesquelles les lignes à grande vitesse sont souvent plus pratiques (puisque le train dessert directement les centres-villes).

---

## Quelles perspectives pour l'avion ?

Concernant les avions, une maigre réduction de 10 % dans les dix prochaines années de la consommation de kérosène est prévue. Mais le temps de renouvellement du parc d'avions se situe à plusieurs dizaines d'années.

Certaines compagnies font des efforts de ce point de vue, par exemple la compagnie allemande Lufthansa chez qui la performance écologique des appareils est un critère décisif à l'achat de nouveaux types d'avions.

En 2002, les appareils utilisés par le groupe consommaient en moyenne 4,5 litres de kérosène pour transporter un passager sur une distance de 100 kilomètres, ce qui constitue une amélioration de 27 % par rapport à 1991. Enfin, peut-être des améliorations se feront-elles sentir avec le développement des piles à combustible dans l'aviation...