

TRAFIC AERIEN : REINFORMATION CONTRE INTOX

1 – Le secteur du transport aérien agit pour le climat : **FAUX**

La compensation Carbone est un leurre qui permet de s'autoproclamer vertueux alors que l'on paye des « droits à polluer » par ailleurs.

D'autre part il est totalement pernicieux de dire que le secteur du transport aérien s'engage à agir « pour le climat » : il s'engage peut-être à réduire la consommation de ses aéronefs, mais pour des questions basement matérielles et **purement économiques**, seul élément incitatif, le carburant étant leur premier poste de coût. Mais compte tenu de la croissance du secteur et du taux de réduction effectif des consommations, les émissions de gaz et de particules nocives sont largement en augmentation !

Sources : CORSIA et Shift Project

2 – C'est une industrie pas si polluante : **Doublement mensonger !**

2.1 – En tenant compte des vols au départ de la France (et non seulement des vols intérieurs), on arrive à plus de 22 MT sur les 466MT équivalent CO₂, soit **près de 5% des émissions nationales** (et non 1.4%)

Source : CCTN 2017 du ministère des transports.

2.2 – La comparaison avec les autres modes de transport ne tient pas : la pollution principale et son impact environnemental ainsi que sur la santé n'est pas dû au CO₂, mais aux particules fines et ultra-fines, ainsi qu'aux résidus non (ou mal) brûlés qui forment des retombées grasses.

Or, tous les transports terrestres ou maritimes font l'objet de mesures draconiennes hautement surveillées en matière de filtrage de ces particules, particulièrement pour les moteurs diesel.

Ce n'est pas le cas pour le transport aérien, **qui déverse ses tonnes de particules librement** dans l'atmosphère, le filtrage étant impossible sur un réacteur !

3 – Contenir les émissions de CO₂ malgré le doublement du trafic ? **Possible mais...**

L'objectif de « contenir » (et non pas réduire) les émissions est atteignable avec de lourds investissements en recherche et développement non seulement sur les avions (aérodynamique, moteurs), mais sur les carburants et les procédures. Les espoirs de l'avion électrique sont à oublier totalement pour des raisons de stockage énergétique.

Toute la flotte mondiale devra ensuite être remplacée par ces innovations...

Vu le coût de tout ça, sans réel retour sur investissements, pas sûr que les industriels et les compagnies assurent leur « engagement » en la matière.

4 – L'industrie aéronautique chercherait à maîtriser son impact sur le climat : **Plus c'est gros, plus ça passe !**

« 320 000 salariés de nos industries travaillent sans relâche sur le sujet depuis plusieurs décennies... ».

De qui se moque-t-on ?

L'ensemble de la filière aéronautique, spatiale, avec la défense, la sécurité et la sous-traitance représente effectivement près de 350 000 emplois en France. 180 000 pour le secteur aéronautique, dont 24 000 motoristes, impliqués plus ou moins sur le sujet climatique. La production occupe environ 80% de ces emplois, les 20% restant, soit 5 000 personnes, font de la R&D et du développement (nouveaux modèles ou amélioration de moteurs, carburants, systèmes, sécurité, etc...).

Dans un secteur mondial très concurrentiel, ces études sont essentiellement économiques : avoir des moteurs plus puissants, moins lourds, moins chers et consommant moins par passager. L'impact sur le climat est donc uniquement indirect, et sûrement pas l'objet final de ces études !

Sur tous ces emplois, qui donc travaille « sans relâche » pour maîtriser réellement l'impact climatique ? **en fait, pratiquement personne...**

« Le secteur est vertueux car les usines sont récentes, avec peu d'impact sur le climat... ». Là encore, c'est le jeu concurrentiel, voire la réglementation, qui pousse les industriels à se moderniser, s'automatiser, réduire ses coûts et ses déchets. Et pas l'objectif d'un faible impact sur le climat !

5 – L’aviation s’engage pour améliorer sa performance environnementale...

Les industriels investissent pour des raisons de performances concurrentielles, de réduction de coûts et donc de suprématie commerciale. Eventuellement pour son image de marque écologique (Green washing) - Pas pour une soi-disant « transition écologique » !

6 – Les aéroports ne sont pas de gros émetteurs de gaz à effet de serre... : Vrai, mais...

L’engagement de neutralité carbone, demandé par l’Europe, est généralement une réalité pour les grosses plateformes, mais surtout grâce à la **compensation carbone**, qui ne fait que déplacer le problème.

En particulier, l’utilisation d’énergie renouvelable (PV ou éolien) est un leurre puisque le bilan de cycle de vie de ces matériels est non seulement négatif, mais oblige à utiliser de l’énergie carbonée pour subvenir à leur intermittence.

De plus, tous les labels du style « Zero Carbon Accreditation », etc, et le battage qui est fait sur la « neutralité carbone » de tel ou tel aéroport est fallacieux : ce sont les aéronefs qui représentent l’énorme majorité de la pollution, et non pas les aéroports ou leurs services !

7 – Les aéroports s’engagent pour la biodiversité : Doublement mensonger !

7.1 – Les aéroports français couvrent une surface d’environ 500km², mais 1/3 de cette surface est entièrement imperméabilisée (bâtiments, pistes et voies de circulation, routes d’accès), ce qui est non seulement une aberration environnementale, mais aussi une source de problèmes hydrauliques pour la région concernée.

7.2 – les 2/3 restant sont très loin d’être équivalent à un « grand parc national » : tout arbre ou arbuste de plus de 80cm y est proscrit. Les « prairies d’aéroport » sont tondues régulièrement et traitées de manière à éviter la nidification d’oiseaux (1ère source de danger pour les aéronefs) et la formation de terriers pour les petits mammifères. De même, les insectes y sont détruits ou éloignés pour éviter d’y attirer les oiseaux...

En fait, c’est donc 500km² qui sont l’exact contraire d’un parc naturel, où toute animalité est chassée ou détruite ! Donc en matière de biodiversité, c’est un repoussoir ou un cimetière pour toutes les espèces qui y habitaient naturellement.

Cannes-Mandelieu en est l’exemple flagrant pour notre département : la zone humide de l’embouchure de la Siagne, dont la biodiversité était d’une richesse exceptionnelle du temps de nos grands parents et parents, s’est vue progressivement amputée et comblée pour le loisir de quelques-uns, jusqu’à atteindre les 150 hectares de béton et de « prairies stériles » actuels...

<https://agriculture.gouv.fr/les-zones-humides-atout-pour-la-biodiversite-leau-et-les-territoires>

8 – Le transport aérien supporte de nombreuses taxes : VRAI

Une partie de ces taxes sert d’ailleurs à financer les infrastructures, dont une grosse majorité de petits aéroports inutiles et non-rentables !

A noter également que le transport aérien est exonéré de taxes sur le carburant, qui représentent pourtant près de 70% du prix du carburant des transports terrestres.

9 – Proposer des vols d’avion sur de courtes distances est absurde : OUI !

En fait la plupart des petits aérodromes (moins de 500k passagers/an, soit 80% des aéroports) n’ont aucune rentabilité. Ils peuvent être maintenus par la volonté d’assurer une desserte de certaines villes de provinces mal loties en infrastructures de transport, mais une majorité ne voient leur présence que pour satisfaire la vision mégalomane d’élus locaux, ou satisfaire quelques richissimes propriétaires ou touristes.

Un bon exemple est donné par l’ensembles des aéroports de la Côte d’Azur, avec pas moins de 6 plateformes pour 190km entre Marseille et Nice...

Si les aéroports de Nice et Marseille se conçoivent, au vu du nombre de passagers transportés, des destinations couvertes, et des retombées pour l’économie, il est difficile de justifier les autres comme Cannes-Mandelieu, pourtant à 30km de Nice, dont les survols quotidiens impactent de ses nuisances sonores et chimiques un bassin de 50 000 personnes, alors que le taux de remplissage de ses jets et autres bimoteurs est de l’ordre de 1.6 personne par vol et que les retombées économiques pour cette même population est quasi-nulle !