

Aviation «verte» et publicité trompeuse

CONTRE



PIERRE KOHLER

DOCTEUR EN ÉCONOMIE, FONCTIONNAIRE INTERNATIONAL SPÉCIALISTE EN COMMERCE ET DURABILITÉ

S'il existe une industrie condamnée à devoir décroître rapidement pour respecter l'Accord de Paris, hormis l'industrie fossile et sa finance, c'est sans aucun doute l'aviation. Les experts sont unanimes, il n'y a aucune probabilité pour que d'éventuelles technologies pour «verdir» l'aviation puissent être développées et déployées à l'échelle requise dans les délais impartis. Alors, quel sort réserver à cette industrie climaticide, accessoirement symbole du «mode de vie impérial» décortiqué par les auteurs Brand et Wissen?

En 2022, les Prs Nick et Thalmann de l'EPFL avaient estimé que, pour atteindre l'objectif net zéro d'ici à 2050, tout en exploitant les avancées technologiques existantes et réalisables, l'aviation mondiale devrait réduire sa voilure de 85% et revenir à un niveau d'activité équivalent à celui du milieu des années 1980. De plus, pour compenser les 15% d'émissions restantes, ce secteur devrait mettre en place un fonds de compensation très ambitieux.

Les médias suisses continuent de jouer le jeu de Bertrand Piccard, chantre inégalé de l'aviation «verte» et ancien marchand d'espoir

De telles estimations n'ont rien de surprenant: le dernier rapport du GIEC a établi que, au-delà de l'efficacité technique et des écogestes individuels, la sobriété collective devait devenir une partie intégrale des stratégies politiques pour atteindre les objectifs de Paris. Alors que la Suisse se classe en 13e position des pays les plus émetteurs par habitant (en termes de consommation), que 27% de ses émissions proviennent de l'aviation, et qu'elle vient de se faire condamner par la Cour européenne des droits de l'homme (CourEDH) pour le manque de sérieux de sa politique climatique - en particulier, le fait de ne pas avoir défini un budget carbone, outil pourtant indispensable pour piloter son économie vers l'objectif net zéro -, les conclusions du GIEC apparaissent particulièrement pertinentes pour le secteur de l'aviation en Suisse. Pour rappel, notre loi CO₂ épargne même les jets privés et

l'aéroport de Zurich prévoit de construire une piste supplémentaire.

Malgré ces développements, les médias suisses continuent de jouer le jeu de Bertrand Piccard, chantre inégalé de l'aviation «verte» et ancien marchand d'espoir, sans apporter la contradiction journalistique requise. Ce manquement est difficilement excusable, car l'homme aux 1000 techno-solutions pour la «transition verte» n'en est pas à son coup d'essai. Vingt ans après avoir créé Solar Impulse en 2004, il ne fait que récidiver en «innovant» à nouveau avec Climate Impulse.

Présenté comme un projet à la pointe de l'innovation technologique lors de son lancement, Solar Impulse était déjà censé ouvrir la voie à l'aviation «verte». Une génération plus tard, le bilan concret de cette entreprise coûteuse en ressources matérielles et humaines reste maigre: la conception d'un biplace «vert» au rayon de vol limité et quelques émules dans un contexte où l'aviation mondiale pollue plus que jamais, et contribue pour 5,1% au réchauffement climatique.

A présent financé par les grands constructeurs aéronautiques, Climate Impulse sert sans doute principalement de cache-sexe médiatique en vie l'illusion mourante de leur «transition verte» imminente. Et de légitimer l'existence de l'industrie polluante mais juteuse qui le finance pour imposer dans le débat public l'espoir, le doute et la fausse question qui suit: alors, à quand le grand envol «vert»?

En 2024, la question pertinente n'est plus de savoir si le rêve périmé d'une aviation «verte» vendu par Bertrand Piccard est réaliste ou pas. La réponse est connue de toutes et tous.

Alors que l'urgence climatique, le GIEC et la CourEDH nous invitent à tout faire pour limiter autant que possible le réchauffement planétaire, ce qui passera tôt ou tard par un budget carbone cohérent avec les engagements de la Suisse et donc par des politiques de sobriété et un système de rationnement (idéalement équitable) des vols aériens de masse impossibles à décarboner, gageons que les médias suisses cesseront bientôt de relayer la publicité mensongère des promoteurs de l'aviation «verte» et de leurs avatars. ■

« B
CON
Déc
l'a

Développe
rien plus ve
mission in
perdre du t
objectif à p
mettra de
velle voie?

Interdire l'aviation? Soyons sérieux!

POUR



BERTRAND PICCARD
PRÉSIDENT DE LA FONDATION SOLAR IMPULSE

Il est plus que nécessaire de lutter contre les émissions de CO₂ produites par l'aviation, et l'assurance de certains à considérer l'aviation verte comme impossible me paraît être une simple répétition du passé.

Le préposé aux brevets de Londres avait déclaré dans les années 1860 que tout ce qui pouvait être inventé l'avait déjà été. Des spécialistes avaient calculé qu'un aéronef plus lourd que l'air ne pourrait jamais voler, et ensuite qu'il n'arriverait jamais à traverser un océan. On pensait la généralisation des téléphones portables utopique parce qu'il n'y aurait jamais suffisamment d'antennes. Les experts anticipaient un maximum de quatre ordinateurs dans le monde. Et maintenant on nous prédit l'impossibilité de verdifier l'aviation. Cela devient une habitude!

On me rétorque que Solar Impulse n'a servi à rien, et que Climate Impulse n'est qu'un délire d'explorateur et d'une

industrie mourante qui jette ses derniers pions dans la bataille.

Solar Impulse n'a jamais voulu montrer une voie pour décarboner l'aviation ni faire croire que le solaire puisse être envisagé comme commercialement viable dans ce secteur. Nous n'avons qu'un but et nous l'avons pleinement atteint: démontrer que les énergies renouvelables et les technologies propres pouvaient permettre d'atteindre des objectifs considérés comme impossibles. Rappelons-nous qu'au début du projet, le photovoltaïque était anecdotique et coûtait 40 fois plus cher qu'aujourd'hui. Depuis, le succès de la Fondation Solar Impulse qui a identifié et promu 1600 solutions efficaces est bien la preuve que le message était fondé... malgré les détracteurs. Cet héritage a largement dépassé l'intention initiale qui était de porter un message, et permet maintenant d'aller un pas plus loin avec Climate Impulse, le premier tour du monde sans escale en avion à hydrogène vert.

L'aéronautique a prouvé qu'elle pouvait être disruptive, mais elle s'est un peu endormie. Le rôle de l'activisme écologique doit être de la réveiller, pas de lui couper les ailes. La NASA utilisait il y a 60 ans déjà de l'hydrogène liquide dans ses capsules spatiales, alors qu'on ne vienne pas nous dire qu'il est impossible de

faire de même pour des avions. Climate Impulse essaiera de stabiliser ce carburant vert à -253 degrés pendant neuf jours et cela aura des répercussions cruciales pour l'industrie.

La décarbonation prendra du temps, et il faut commencer par inclure la charge CO₂ dans le prix des billets, diminuer bien sûr cette frénésie de voler simplement parce que c'est bon marché, améliorer urgemment les procédures et les opérations. Mais vouloir interdire l'aviation, en plus du chaos généralisé que cela engendrerait, est complètement utopique, en Europe et a fortiori dans le reste du monde, qui ne demande qu'à se développer davantage. Soyons sérieux! Plutôt que dans l'illusion, engageons-nous dans ce que les solutions d'aujourd'hui, énergies renouvelables et hydrogène en tête, peuvent nous permettre d'accomplir.

*J'en veux beaucoup
à ceux qui enferment
la population, les jeunes
en particulier, dans une
anxiété qui ruine leur
capacité d'agir*

J'en veux beaucoup à ceux qui enferment la population, les jeunes en particulier, dans une anxiété qui ruine leur capacité d'agir. Autant qu'un laboratoire à ciel ouvert, Climate Impulse représente un combat contre le défaitisme, le scepticisme, qui font croire qu'il n'y a pas d'autres issues que le sacrifice et la régression. Ce débat dépasse donc de loin la question de l'aviation. Il concerne l'état d'esprit que nous devrions adopter: celui du pionnier qui met en avant les solutions plutôt que les problèmes, le réalisme au-delà des idéologies, et qui refuse de considérer comme impossible tout ce qu'on ne connaît pas encore.

Je crois sincèrement à l'aviation verte. Je peux me tromper, mais je n'ai pas peur d'essayer. Quant aux sceptiques, quel avantage trouvent-ils à fermer le champ des possibles? Ne risquent-ils pas de rester plus tard cloués au sol alors que le progrès décolle?

Rappelons-nous cette citation dans le débat actuel: «Ceux qui pensent que c'est impossible sont priés de ne pas déranger ceux qui essaient...» ■

EN AU
RAIRE »

**Carboner
ation**

En transport aé-
relève-t-il d'une
ossible qui fait
ps, ou est-ce un
rsuivre qui per-
ouver une nou-
ux avis.