

## ACTUALITE DU TRANSPORT AERIEN

### POLLUTION – PRINCIPE DU POLLUEUR-PAYEUR

#### L'AVIATION CIVILE APPELEE A SE METTRE AU VERT

*Les avions échappent toujours au principe du pollueur-payeur grâce à leur exemption des taxes sur le kérosène et parce qu'ils n'entrent pas dans le cadre du protocole de Kyoto sur la réduction du gaz à effet de serre. Mais la pression augmente sur l'industrie aéronautique pour qu'elle revoie ses pratiques.*

Jusqu'à présent, la lutte politique contre le réchauffement climatique s'en est prise à deux gros pollueurs, les usines et les voitures. Une bataille aérienne est désormais engagée. Le Parlement européen vient de voter une proposition visant à plafonner les émissions de CO<sub>2</sub> pour tous les avions au départ des aéroports européens et à autoriser les compagnies aériennes à échanger leur éventuel surplus de « crédits de pollution » sur le « marché européen du carbone » (ou Système d'échange de quotas d'émissions ou système ETS). Créé en mars 2005, ce dispositif permet aux industries d'acheter et de vendre des droits à émettre du gaz carbonique. Il a été mis sur pied en Europe pour répondre aux objectifs du protocole de Kyoto. La proposition qui vient d'être votée par le Parlement européen aura des répercussions à l'échelle mondiale sur une industrie déjà mise à mal par la menace terroriste, les risques sanitaires et la montée des prix du carburant.

Le transport aérien ne produit que 3% des émissions de gaz carbonique dues à l'action humaine. Comparativement, les transports à la surface de la Terre sont responsables de 22% de ces émissions. Pourtant, l'aviation ne paie pas de taxe sur le kérosène pour les vols internationaux et échappe au principe du pollueur-payeur. Ses émissions sont particulièrement dangereuses, elles produisent de l'ozone, un puissant agent de l'effet de serre. Et la consommation d'énergie de l'aviation croît à un rythme beaucoup plus rapide que n'importe quelle autre industrie polluuse.

« Le bruit est le problème numéro un aux Etats-Unis », selon Carl Burleson, le directeur de l'environnement au sein de l'administration américaine de l'aviation (FAA). « Les gaz à effet de serre sont un enjeu européen, pas américain », dit-il », rapporte l'International Herald Tribune.

Ces efforts seront sans doute insuffisants. Une source d'énergie renouvelable n'est pas encore envisageable pour l'aviation. Le kérosène, un dérivé du pétrole, n'aura guère de concurrents pour faire voler les avions au cours des trente prochaines années.

#### DOSSIER « VOLS DE NUIT » -- ETUDE SCIENTIFIQUE

## **L'IMPACT DES VOLS DE NUIT SUR LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE**

*Si l'on en croit une étude menée par des chercheurs de l'université de Reading, en Angleterre, quand il est question du réchauffement climatique, les vols de nuit sont nettement moins innocents...*

*Un argument de plus pour mieux réglementer ces vols très nuisants.*

### **L'impact des traînées sur l'atmosphère**

Les traînées des avions sont connues pour contribuer au réchauffement climatique, dans la mesure où elles piègent des rayons infrarouges émis depuis la surface de la Terre. D'une autre côté, en journée, elles bloquent une partie du rayonnement solaire et ont ainsi l'effet inverse.

Pour mieux comprendre et quantifier les contributions de ces deux phénomènes, l'équipe dirigée par Nicola Stuber, de l'université de Reading (Angleterre), a recensé le trafic des avions entrant dans le couloir aérien de l'Atlantique Nord depuis le sud-est de l'Angleterre, ainsi que les températures dans cette zone, puis a implanté ces données dans un modèle permettant d'étudier les interactions des rayonnements solaires et infrarouges avec l'atmosphère.

### **Une différence significative entre le jour et la nuit**

Les résultats parus dans la revue Nature sont édifiants. Tout d'abord, les chercheurs ont vérifié qu'en hiver, une saison où les conditions météorologiques favorisent la formation des traînées, la contribution de ces dernières au réchauffement est nettement plus importante qu'au cours des autres saisons. Ainsi, si les avions empruntant le couloir aérien entre décembre et février ne représentent que 22% de la circulation totale d'une année, ils comptent pour moitié dans le phénomène de réchauffement induit par le trafic annuel !

Mais la différence entre le jour et la nuit demeure le constat le plus étonnant. Les vols entre 18h et 6h du matin ne représentent que 25% du trafic, mais ils sont à l'origine de 80% du réchauffement causé par le sillage des avions !

La part de l'aviation commerciale dans le réchauffement climatique pris dans sa globalité reste modeste – à peu près 5%, mais le trafic croît à raison de 4% par an en moyenne. Les chercheurs espèrent, par le biais de cette étude, inciter les administrations à modifier la gestion des vols, et ainsi limiter l'impact des avions sur l'atmosphère.