

Synthèse rédigée par M. Nigel Lindup, ancien président de l'ARAG, de la présentation de M. Sascha Nick

Vu les priorités actuelles dans le monde, on ne peut pas être optimiste quant aux solutions climatiques. L'aviation en particulier est un secteur qui mine toute autre initiative pour sauver le climat, car elle n'est pas prise en compte dans nos calculs. Il était donc encourageant d'apprendre récemment l'existence d'une proposition qui aiderait l'aviation à réduire ses émissions et non seulement cesser de menacer la société mais devenir un acteur responsable.

Lors de l'AG 2025 de l'Association des riverains de l'aéroport de Genève, M. Sascha Nick (EPFL) a rappelé que la crise climatique met en péril l'avenir de l'aviation.¹ Sa croissance débridée et irréfléchie la mènera dans le mur. L'aviation, quoiqu'on en pense, est un secteur essentiel, mais il faut l'apprivoiser : la dure réalité est que l'aviation globale va être obligée de réduire le nombre de vols. Les arguments sont sans appel et la démarche proposée élégante.

Le secteur de l'aviation se vante de sa volonté « verte ». Toutefois, les efforts souvent cités, tels le programme CORSIA de réduction de carbone, l'efficacité accrue des vols et l'usage des carburants alternatifs, ne sont pas réalistes. D'abord, ils ne visent que la réduction du CO₂, tandis que l'impact climatique total du secteur résulte aussi des traînées de condensation, du NOx et de l'ozone, et du CO₂ déjà accumulé dans l'atmosphère.

Deuxièmement, si les avions sont devenus plus efficaces en termes de CO₂/km-passager et de consommation de carburant, ces améliorations sont annulées par l'augmentation du nombre de vols (effet rebond) : la consommation totale de carburant a augmenté de 6,8 fois sur 60 ans.

Enfin, les carburants alternatifs n'ont aucune chance de remplacer le kérosène d'ici 2050. D'abord, on n'en aura produit plus de 30% des quantités requises. Puis, les émissions en cours de production, plus les autres impacts sociaux et environnementaux délétères, plus le fait que, là aussi, ils ne remplacent que le CO₂, font que les carburants alternatifs atteindraient quand même 75% de l'impact du kérosène.

Le modèle alternatif proposé consisterait en la création d'un fonds d'émissions négatives (NEFA), alimenté par les compagnies aériennes elles-mêmes, appuyé par des politiques et règlements nationaux et internationaux, et garanti par le système international financier.

Sur la base du budget carbone mondial établi par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), les droits de vol sont calculés et mis annuellement aux enchères, dont les bénéfices sont investis dans le NEFA. Les émissions de chaque vol sont également facturées aux compagnies et le paiement versé au NEFA. L'adhésion au NEFA est clé : pour les compagnies aériennes, elle donne le droit d'accès aux aéroports de destination ; pour les pays, elle permet l'accréditation de ceux-ci. En plus, la participation des pays au NEFA est

¹ Cet article se base sur la présentation à l'ARAG et sur Nick, Sascha, and Philippe Thalmann. 2022. Towards True Climate Neutrality for Global Aviation: A Negative Emissions Fund for Airlines. *Journal of Risk and Financial Management* 15: 505.
<https://doi.org/10.3390/jrfm15110505>

conditionnée à l'existence d'un plan national « net-zéro » conformément à la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques.

Deux phases sont envisagées : (1) réduction de la capacité offerte de 7,3% par année jusqu'en 2050, avec en parallèle une réduction par les compagnies du taux de kilomètres-passager de 2,5% par an ; (2) enlèvement des gaz à effet de serre à longue vie, grâce aux fonds disponibles dans le NEFA.

L'aviation sert la couche la plus riche de la population planétaire, mais affecte la population entière. La justice climatique dépend d'une ré-équilibrage selon le principe « pollueur-payeur », imposée par les autorités censées nous protéger. Cette proposition mettrait le secteur de l'aviation devant ses responsabilités.