

## [Aviation: Cette impression que les vols bon marché ne polluent pas](#)



L'Office Fédéral de la Statistique Suisse a publié les tendances de la mobilité des Helvètes. En moyenne en 2015, le Suisse a parcouru la moitié de la terre avec 24'850 km dont le tiers, 8'986 km, en avion. Le reste se partage entre la voiture, le train ou le vélo de plus en plus électrique.

L'augmentation du nombre de km effectués en avion a augmenté de 50% depuis les années 2000 pour devenir l'un des postes principal de la consommation énergétique des ménages. Si le Suisse fait des efforts pour diminuer son empreinte carbone, les tarifs très bas de certaines compagnies procurent le sentiment que pour 50 Euro un avion ne pollue pas ou peu.

En 30 ans, le voyage en avion est passé du stade de luxe à celui de produit jetable. Mais à contrario de ses concurrents comme le train ou la voiture, sa technologie peine à évoluer et ses innovations se focalisent sur l'entassement des passagers ou l'utilisation de matériaux plus légers.

Si l'aviation n'arrive pas à s'émanciper du pétrole, cette dépendance pourrait lui couter la vie.

### **Innovation ne rime pas encore avec aviation**

A part une brève incartade du Concorde, la vitesse moyenne des avions n'a pratiquement pas évolué depuis les années 70.

Si dans les années 50, les passagers empruntaient l'avion avec la sensation et l'envie de côtoyer de près le progrès technique, aujourd'hui c'est la sensation de liberté et de vacance qui déclenchent l'acte d'achat.

La consommation moyenne de carburant baisse pour s'établir en 2013 à 3,7 litres par passager pour 100 kilomètres contre 4,02 litres en 2007. Cette frugalité est en grande partie due à l'augmentation du nombre de sièges par avion et à la diminution de l'espace à disposition par passager.

Dès 2001, 200 millions d'heures supplémentaires annuellement sont nécessaires pour passer les contrôles de sécurité dans les aéroports alors que dans la majeure partie des incidents, il s'agissait du défaut de design de l'accès au cockpit.

L'utilisation de nouveaux matériaux plus légers a permis d'alléger ces grands oiseaux. Les sièges des passagers ont perdu en moyenne 8 kg.



Repas dans un avion en 1950

Pour avoir le même espace qu'en 1977, aujourd'hui, il faut ajouter en moyenne 55€ de plus sur son billet. En comparaison avec 1950, les tarifs actuels sont, en moyenne, 4 fois moins chers. Cependant, les coûts supplémentaires pour les bagages en soute, les repas ou la réservation des sièges tendent à réduire la différence.

Si le confort diminue, par contre, les possibilités d'amusement ont été démultipliées. A la place du seul film, le passager bénéficie aujourd'hui de son divertissement individualisé. Mais comme dans les années 50, les ordinateurs personnels n'ont plus droits de citer sur certains vols.

Finalement, la plus grande révolution de l'aviation est l'instauration de billets électroniques!



### Plus de places, moins de sièges **Recherche des Bertrand Piccard**

Le fait de payer un tarif infime pour un billet procure la perception que la pollution est négligeable, donc pardonnable. A contrario, un billet à 1'000 € déclenche une culpabilité qui nécessite le besoin d'acquérir des bons de CO2. Cependant le réflexe de compenser ses émissions diminue dans les classes affaires et first class.

Cerise sur le gâteau, alors que l'essence est taxée, le kérosène est mondialement exonéré comme s'il s'agissait d'un produit inoffensif pour la planète.

Un Boeing 747-400 consomme 12'788 litres par heure. Un airbus A320-200 consomme 3'025 litres/h, de kérosène. De son côté, le plus grand avion du monde, l'Airbus A380 consomme 15'000 lt/h soit 110'000 litres pour un vol Paris New-York.

L'aviation a cruellement besoin de nouveaux Bertrand Piccard pour se réinventer. Le temps presse, les réserves de pétrole diminuent, tout comme l'espace pour nos jambes!



{rokcomments}