

Fumisterie, le 21.12.16

Bonjour chers amis

Débat porteur ce soir, entre IATA et écolos, sur aviation et climat.

Comment construire ensemble ? Comment fait-on pour parler sans essayer de convaincre ?

Les participants à ce débat (liste ci-dessous, encore à compléter, si vous connaissez un participant, par son nom ou son adresse mail, prière de nous le faire savoir) peuvent-ils trouver ensemble une base de discussion, un chemin vers une solution? Essayons.

Liste provisoire :

Michael Gill, gillm@atag.org, Michel Adam, adamm@iata.org, Yvonne Winteler, yvonne.winteler@bluewin.ch, son mari, Chaim Nissim cnissim@iprolink.ch, Toulouse, jc.gabriel.toulouse@bluewin.ch, Denise Adler, denise.adler@bluewin.ch, Dorian Vaucher, dorian.vaucher@gmail.com, René Bonnard, rbonard@bep-ge.ch, Jacqueline Lecoq, j.lecocq@vtxnet.ch, Daniel Badoux, danielbadoux@gmail.com, Olivier Zimmermann, olivier.zimmermann@epost.ch, mmonod@infomaniak.ch, souris-suisse@bluewin.ch, Claudine. Peter.wagner@wanadoo.fr

1. Ce que nous avons appris :

IATA prévoit de limiter les émissions de ses membres de 50% en 2050, tout en augmentant le rythme des vols de 5% par an. Easyjet refuse de faire partie de IATA

En mettant en œuvre 3 ressources :

- les bio-carburants de 2^e génération
- les certificats de compensation
- augmentation de l'efficacité. Les nouveaux consomment 25% de moins que leurs prédécesseurs

Les écolos disent que les bio-carburants requièrent de planter des plantes dans une surface grande comme l'Europe. que le marché des certificats s'est cassé la figure. Que l'augmentation de l'efficacité a des limites. A ce sujet on voit dans les pptx ci-joints des statistiques très différentes, liées d'après Michael à des utilisations politiques du sujet.

2. 2 statistiques assez différentes :

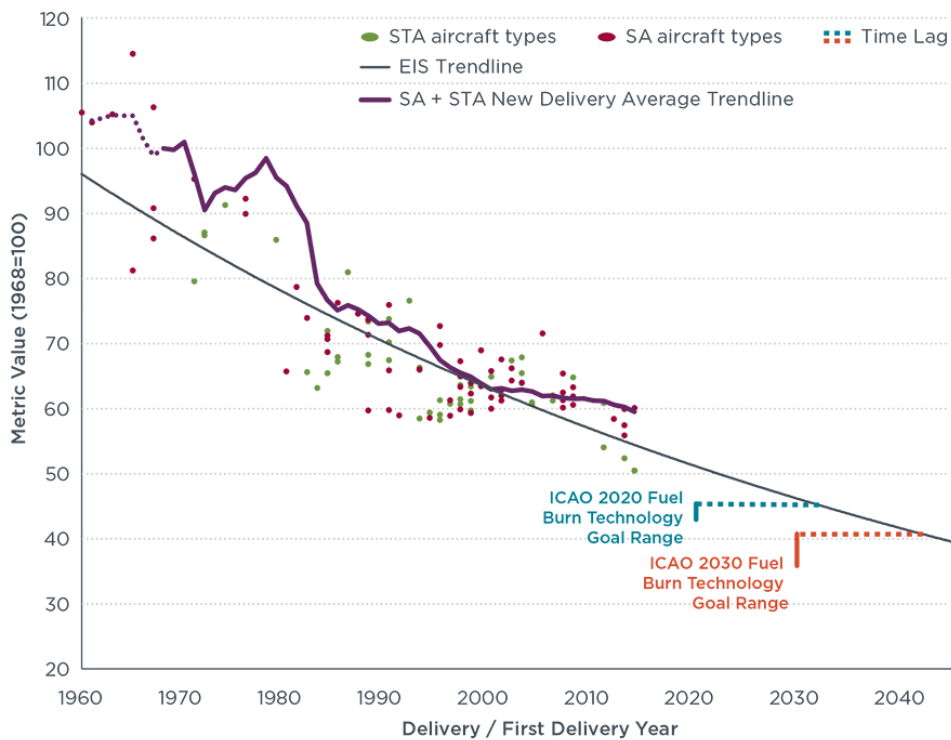
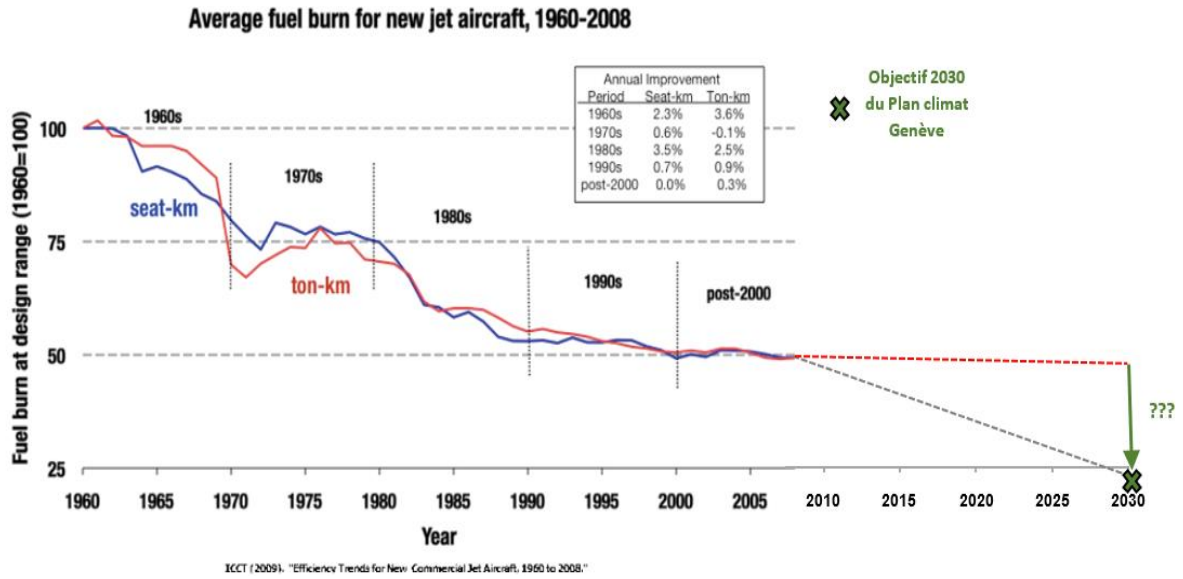


Figure ES-2. New single-aisle and small twin-aisle jet aircraft metric value vs. ICAO fuel burn technology goals

Explication de ces différences, par Michel Adam :

Oui c'est bien ça. En 2009, l'OACI commençait ses travaux sur la norme de certification CO2 pour les avions et ICCT insistait alors que sans norme l'efficacité n'allait pas progresser (d'où la ligne horizontale sur leur graph). Ensuite, en 2015-2016, lorsque les travaux sur la norme de certification CO2 arrivaient à leur conclusion, ICCT a argumenté que les améliorations qui auraient lieu sans la norme seraient de toute façon plus importantes que celles requises par la norme (d'où la nouvelle version de leur graph) et que la norme n'était dès lors pas assez ambitieuse.

Jusque là rien que de très banal. Les paroles restent des paroles, la discussion est sympa mais aucune proposition concrète de baisse des émissions n'est proposée. Les uns attaquent, les autres se défendent, rien d'original. Comment briser la glace ?

Michael Gill : les gouvernements ne nous écoutent pas, ils nous rallongeront nos routes pour satisfaire leur politique d'influence, à cause d'un camp militaire p ex ils nous forceront à un détour !

Michael : oui les mesures que nous préconisons sont insuffisantes. Mais nous au moins on essaye !

Vous croyez qu'on vous écoute, nous en tous cas nous manquons cruellement d'arguments face à des gvnmts qui nous sponsorisent

Les écolos divergent entre eux. Yvonne Winteler pense que les riches devraient se limiter fortement, pour laisser quelques vols aux pauvres et à l'augmentation de la population. Chaim, lui bouillonne d'impatience mais est incapable de dire autre chose que « volons moins » et « nous sommes foutus ».

3. a la recherche d'une base de discussion :

Michael a dit : « je suis écossais, j'abite avec ma famille près de Genève. Sans avions, ce mélange social, indubitablement enrichissant, ne pourrait pas se réaliser. »

Personnellement j'ajouterais :

Certes, il y a un coût environnemental. Mais qui peut comparer, qui peut dire que ce coût est trop élevé ?

Rappelez-vous Ivan Illich :

Dans l'œuvre d'Ivan Illich une idée revient de manière prédominante⁵: à partir du moment où la société industrielle, par souci d'efficacité, institutionnalise un moyen (outil, mécanisme, organisme) afin d'atteindre un but, ce moyen tend à croître jusqu'à dépasser un seuil où il devient dysfonctionnel et nuit au but qu'il est censé servir. Ainsi l'automobile nuit au transport, l'école nuit à l'éducation et la médecine nuit à la santé. L'institution devient alors contre-productive en plus d'aliéner l'être humain et la société dans son ensemble.

« Lorsqu'une activité outillée dépasse un seuil défini par l'échelle ad hoc, elle se retourne d'abord contre sa fin, puis menace de destruction le corps social tout entier. »

— Ivan Illich, *La convivialité*, Paris, Éditions du Seuil, 1973, p. 11

Alors ?

Le seuil est-il, ici, dépassé ? ou pas ? Qui peut en décider, pour les autres ??

Je m'arrête ici, désespéré : Ces 4 lignes semblent n'avoir aucune utilité... sinon une, quand même, je vais me coucher dessus, j'ai sommeil :

Sommes-nous au-delà du seuil, ici ? si on revenait à des billets d'avion à 4000.-, serions-nous en deça ?

4. Propositions de Mme Winteler :

Mme Winteler propose 3 idées, comme bases de travail, comme outils de dialogue.

(nous avons décidé en effet de ne pas retenir les proposition de Mme Denise Adler, trop peu consensuelles)

A la demande de Dorian, Yvonne propose 3 affirmations sur lesquels nous pourrions être d'accord :

- Il faut limiter la quantité de vols - que ce soit par un mécanisme de prix comme proposé par IATA ou autre chose

- s'il reste une partie de vols à long terme, ce ne peut être qu'avec les carburants produits à partir de déchets, algues ou autre - circulaire parce que le co2 émis a été retiré de l'atmosphère peu avant, et nuit donc peu au climat

- les mesures actuelles ne sont pas suffisantes face à l'urgence climatique

(IATA est en tout cas d'accord avec 2 + 3, pour 1, je suis moins sûre...)

Je pense que le fait que IATA soit d'accord que les mesures actuelles ne suffisent pas est important – cela veut dire que logiquement IATA devra accepter d'avantage de mesures, et que l'industrie de l'aviation est prêt à reconnaître une certaine responsabilité.