

Plainte pour publicité mensongère émanant d'Easy Jet

Le 2 novembre, une publicité en pleine page d'EasyJet annonçait dans Le Monde l'ambition d'utiliser d'ici 2050 des « avions dont les vols permettront zéro émission de CO₂ ». Cette publicité est manifestement mensongère et contribue à obscurcir le débat sur les scénarios soutenables du transport aérien. En effet, la création de tels avions reste hautement improbable, pour des raisons de physique de base et de ressources énergétiques. Notre argumentaire, chiffré, a été développé dans un article publié le 9 décembre dans le blog du Monde¹ qui cite une quinzaine de références, et peut être retrouvé, avec les calculs afférents, sur le site internet de campusdapres².

La société Easy Jet avait organisé une campagne publicitaire dans Le Monde avec des contenus en texte différents, tout en recyclant le même visuel photographique renvoyant au même site internet. Une première plainte a été déposée le 1^o novembre par l'association internationale Stay Grounded (<https://stay-grounded.org/>), et attaque l'affirmation de vols à émissions compensées. Nous nous réjouissons du blâme³ rendu par le JDP le 4 janvier sur ce sujet connexe.

Notre plainte, déposée le 22 décembre, concerne l'allégation de vols futurs sans émission de CO₂. Les co-signataires de l'article cité, qui sont des scientifiques et universitaires des campus de Grenoble et Toulouse, s'y associent ci-dessous. En voici le résumé :

Dans un Airbus A380 qui décolle rempli à plein, le kérosène représente 44% du poids total.

Peut-on remplacer le kérosène par des batteries ? Les meilleures batteries électriques du moment offrent une densité énergétique plus de dix fois inférieure à celle du kérosène. Le poids en batteries qu'il faudrait embarquer, de nos jours, pour remplacer le kérosène dépasse donc largement le poids d'un avion gros porteur électrique et le cloue donc au sol. Le scénario actuellement envisageable techniquement considère des aéronefs à batteries pouvant emporter un maximum de 100 passagers sur 1000 km d'ici 2030. Et il faudrait encore que l'électricité consommée par des avions à propulsion électrique provienne d'une source neutre en carbone. Un kg de kérosène brûlé produit 3,83 kg de CO₂. En France métropolitaine, où la situation est pourtant très favorable en comparaison avec d'autres pays, son équivalent énergétique d'origine électrique (12,8 kWh), représente encore 0,77 kg CO₂ émis, soit 19%. L'empreinte carbone d'un avion à batterie représenterait donc, au mieux, 19% de celle d'un avion actuel, et non pas 0%. L'avion gros porteur à batteries, challenge technologique majeur, sera donc bien loin d'être neutre en carbone.

Concernant l'utilisation de l'hydrogène comme carburant :

L'hydrogène vert, comme l'électricité, est un vecteur énergétique et non une source d'énergie. Sa production demande de l'électricité, 1 kWh d'hydrogène demandant *a minima* 1,8 kWh électriques. Pour situer les ordres de grandeur énergétiques, les aéroports commerciaux distribuent actuellement un total de plus de 33000 tonnes de kérosène par heure. En supposant le rendement énergétique de l'hydrogène dans un réacteur d'avion égal à celui du kérosène, l'alimentation de la flotte aérienne mondiale actuelle nécessiterait une bande de panneaux photovoltaïques d'une douzaine de km de large traversant le Sahara d'est en ouest. L'alimentation nucléaire nécessiterait plusieurs centaines de réacteurs EPR, dont six ou sept pour alimenter le seul aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle. Qui peut croire que l'on pourra construire autant d'infrastructures pour le seul secteur du transport aérien ? Et à nouveau, ces énergies sont bas carbone, pas zéro carbone.

1 https://www.lemonde.fr/blog-mediateur/article/2021/12/09/paroles-de-lecteurs-le-zero-carbone-et-l-infinie-voracite-du-transport-aerien_6105363_5334984.html

2 <https://campusdapres-grenoble.org/stop-aux-publicites-mensongeres-de-easy-jet-une-tribune-dans-le-journal-le-monde/>

3 <https://www-jdp--pub-org.cdn.ampproject.org/c/s/www.jdp-pub.org/avis/easyjet-presse-plainte-fondee/amp/>

Concernant les biocarburants :

L'humanité brûle, pour faire voler ses avions, 290 millions de tonnes de kérosène par an. Dans le même temps, elle produit 44 millions TEP de bioéthanol, et 19 millions TEP de biodiesel. Cette production ne représente pas le dixième des carburants fossiles utilisés au sol. Alimenter la flotte aérienne par agrocarburants est donc parfaitement chimérique, d'autant que la production de ces agrocarburants est très loin d'être neutre en carbone.

Concernant une éventuelle compensation carbone, fort peu explicite dans la publicité sibylline attaquée ici :

Planter de nouvelles forêts cache le plus souvent un dispositif de contournement des efforts intrinsèquement nécessaires de décarbonation, dispositif variable au cours du temps, sans fiabilité sur la durée (incendies, etc.), et extrêmement préoccupant sur l'usage mondial des sols. Le trafic aérien en France envoie en l'air 22 millions de tonnes de CO₂ par an. L'ensemble des forêts françaises (170 000 km²) fixe un total estimé à 51 millions de tonnes par an. Compenser l'intégralité des émissions actuelles de l'aviation demanderait donc d'augmenter *a minima* de 44% la surface actuelle de nos forêts, soit l'équivalent de 13 de nos 96 départements de métropole. Par lequel commencerait-on ?

Pour en savoir plus sur ses projets, EasyJet proposait un lien⁴ sur sa page de publicité, lien dont le contenu a varié au fil du temps. Consulté le 3 novembre, il montrait le recyclage des bouteilles plastiques consommées à bord en uniformes d'équipage. On ne saurait mieux illustrer le pathétique de l'ambition affichée, intenable et dilatoire... Pendant plusieurs semaines ensuite, Erreur 404. Le 10 décembre, la video bouteilles etait precedee d'un discours sur la compensation carbone et la reforestation tropicale. Le 22 janvier enfin, Erreur 404 à nouveau ...

Prendre à bras le corps le problème climatique implique une baisse drastique des émissions nettes mondiales de CO₂. Selon le GIEC, la trajectoire qui permet de contenir le réchauffement climatique à 1.5°C nécessite de viser la neutralité carbone (émissions nettes 0) d'ici 2050, ce qui implique de diviser par 2 nos émissions tous les 10 ans. Pour limiter le réchauffement à +2°C, il faut une neutralité carbone à l'horizon 2080, soit une réduction des émissions de moitié tous les 20 ans. Or ce genre de publicité conforte le lecteur dans l'idée qu'il est possible d'attendre 2050 que la technologie et les entreprises vertueuses nous tirent d'affaire, sans qu'il soit nécessaire de changer de comportement.

Jean-Marc Bonneville, Etienne-Pascal Journet, Jeremy Panthou, Philippe Roche, Benoit Hingray, Françoise Berthoud, Mathieu Fructus, Elise Lorenceau, Maurine Montagnat, Nicolas Gratiot, Florence Maraninchi, Adrien Bidaud, Géraldine Sarret, Franck Delbart, et Julian Carrey.

4 <https://easyjet.com/fr/voyageonsmieux>