

L'avion, arme de guerre

Jean-Baptiste Fressoz

<https://sniadecki.wordpress.com/...>, octobre 2015

Le très mauvais bilan carbone du transport aérien s'explique par l'origine militaire de cette technologie. L'avion, comme nombre de machines actuelles, a fait le choix de la puissance et non celui du rendement.

Le transport aérien représente actuellement 3 % des émissions de CO₂ avec un effet sur le réchauffement de l'ordre de 6 % (car les avions volent à près de 10 km d'altitude et émettent également de l'ozone). Son bilan carbone est très mauvais : par kilomètre passager parcouru, l'aviation émet environ 10 fois plus que le train. Depuis les années 1990, les efforts d'efficacité énergétique (plus de passagers par avion, moteurs plus économes) ont été plus qu'annulés par « l'effet rebond ». Le trafic aérien est le secteur économique qui voit ses émissions de CO₂ augmenter le plus rapidement, doublant tous les dix ans environ. Pour le dire simplement, l'aviation est incompatible avec l'impératif climatique de diviser par 4 avant 2050 nos émissions de CO₂.

Si l'avion est aussi polluant c'est qu'il ne s'agit pas d'un simple moyen de transport. L'avion est avant tout une arme. L'avion a d'abord servi à tuer des gens avant de les transporter. Et c'est son origine létale qui explique ses effets climatiques dévastateurs.

« Venger l'affront national »

Notre imaginaire national cultive une vision romantique de l'aviation : Clément Ader, Louis Blériot, l'aventure de l'Aéropostale, Saint-Exupéry, *Vol de nuit*, etc. autant de réminiscences couleur sépia qui font de l'envol quelque chose d'héroïque, de libérateur, de très français même. On s' imagine volontiers les pionniers de l'aviation en bricoleurs de génie réalisant leur rêve d'enfant. Cette vision est extraordinairement fautive. En fait, c'est aux armées que Clément Ader et les frères Wright destinaient leurs inventions. Clément Ader explique qu'il a commencé ses recherches dans le sillage de la défaite de 1870 : « Notre but se traça pour ainsi dire tout seul : organiser une armée aérienne pour venger l'affront national. » (Clément Ader, *L'aviation militaire*, Paris, Berger-Levrault, 1909, p. ix.)

Son sympathique avion-chauve-souris (maintenant exposé au Musée des arts et métiers à Paris) était un prototype militaire financé par le ministère de la Guerre. Les premiers essais eurent lieu en 1891, en secret, devant des officiers. En 1909, Ader publie *L'Aviation militaire*. Ce livre très influent décrit l'avion comme l'arme suprême du futur et pose les jalons d'une théorie du bombardement. Préfigurant la grande hantise technologique de l'entre-deux-guerres, l'auteur explique que « *les grands avions torpilleurs (les bombardiers) deviendront de véritables terreurs !* ».

Quant aux frères Wright, dépeints comme de modestes fabricants de bicyclettes, ils s'associent en fait très tôt à un marchand d'armes international. En 1908, lors de leur première démonstration en Europe, un observateur envoie un télégramme laconique au ministère britannique de la Guerre : « *Aeroplane primarily intended war machine STOP* »¹

C'est bien entendu la première guerre mondiale qui cause l'envol de l'industrie aéronautique. Plus de 200.000 avions furent produits durant le conflit. William Boeing aux États-Unis ou Marcel Bloch en France (qui deviendra Marcel Dassault) commencent à produire des appareils grâce aux commandes militaires. Dans l'entre-deux guerres, l'armée demeure leur principal et souvent unique marché. L'avion est aussi étroitement lié à l'impérialisme. L'Aéropostale mythique de Saint-Exupéry et de Jean Mermoz est avant tout une institution coloniale subventionnée par l'État soucieux de renforcer ses lignes de communication. Surtout, l'avion offre un moyen relativement bon marché de semer la terreur dans des territoires peu densément peuplés. L'espace des premiers bombardements aériens (les Italiens en Libye en 1911, les Anglais en 1916 au Darfour, en 1917 en Afghanistan, en 1919 en Somalie, les Français en 1925 en Syrie)² rappelle le lien historique entre aviation,

impérialisme et déstabilisation politique sur le long terme.

L'essor de l'aviation civile dans les années 1950 est rendu possible par la seconde guerre mondiale puis la Guerre froide. Aux États-Unis, durant la guerre, la production d'appareils est multipliée par 15. Les besoins en carburant de l'armée de l'air bouleversent la logistique du pétrole. L'un des plus grands projets de recherche et développement de la seconde guerre concerne ainsi la production de carburant d'aviation. Les investissements s'élèvent à un milliard de dollars, soit la moitié du projet Manhattan. Au sortir de la guerre, les États-Unis pouvaient produire 20 millions de tonnes de carburant d'aviation par an ; la Grande-Bretagne tenait la seconde place, avec 2 millions seulement. Les capacités de production en aluminium (un métal très coûteux, très polluant à produire et très énergivore) décuplent également durant la guerre.

Les techniques essentielles de l'aviation contemporaine, les moteurs à réaction, les radars et les GPS, sont développées grâce aux sommes gigantesques englouties dans la recherche et développement militaire. Les mêmes entreprises et les mêmes ingénieurs inventent les avions de la guerre atomique et les avions civils. Chez Boeing, les modèles B47 et B52 développés grâce aux financements de l'US Air Force permettent la commercialisation du Boeing 707, qui est d'ailleurs identique au KC 135, un avion ravitailleur de l'armée de l'air.

La taxation des carburants d'aviation est interdite

Le problème lancinant de la reconversion civile des technologies militaires conduit le gouvernement des États-Unis à poser les bases institutionnelles de l'aviation commerciale. En 1944 à Chicago, cinquante-deux pays signent la convention fondant l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dont le but est de promouvoir « *le développement et l'expansion internationale du commerce et des voyages* ». Un article de la convention de 1944 interdit la taxation des carburants d'aviation. C'est cet article qui rend difficilement applicable les projets actuels de taxation des transports aériens en vue de lutter contre le changement climatique. Cette non fiscalisation représente un manque à gagner considérable pour les États (près de 1,5 milliard d'euros rien qu'en France) et avantage surtout les classes aisées. Du fait de cette non fiscalisation, rapporté au kilomètre parcouru, voyager en avion demeure extrêmement bon marché.

Pour conclure, il faut tout simplement se souvenir que les militaires font systématiquement le choix de la puissance plutôt que du rendement. L'efficacité a un sens très différent lorsque l'enjeu est de tuer plutôt que d'être tué. Les machines de guerre brûlent tellement de combustible que les consommations ne s'expriment plus en litres/100 km mais en litres/heure. Par exemple, un bombardier B52 brûle 12 000 litres de kérosène par heure. Sans la guerre, il y aurait sans doute eu des avions, mais ils auraient eu des caractéristiques très différentes.

Cet argument est en fait plus général. Les militaires, grands experts pour tuer les humains, nous ont appris à tuer le vivant en général. Les pesticides sont hérités des gaz de combat, le sonar chasse les sous-marins avant d'équiper les chalutiers et l'autoroute s'invente dans l'Allemagne nazie pour transporter les troupes. Notre monde technique, la constitution matérielle de nos sociétés, est largement tributaire de tels choix. L'aviation n'est qu'un exemple, certes emblématique, de la jonction plus générale entre la guerre, la technique et la destruction environnementale.

Jean-Baptiste Fressoz, historien du climat au CNRS et auteur, avec Christophe Bonneuil, de *L'Événement anthropocène*. Article paru sur le site de Reporterre sous le titre "L'avion champion de la pollution ? Merci l'armée !" le 6 octobre 2015.

¹ David Edgerton, *England and the Aeroplane*, Londres, Penguin, 2013.

² Sven Lindqvist, *A History of Bombing*, New York, The New Press, 2000.