

## Eléments de réflexion autour de l'avion à hydrogène du futur

Avant cette crise sanitaire très éprouvante pour beaucoup d'entreprises, le secteur aérien vivait dans un monde à part des autres activités. Les émissions du trafic aérien international étaient exclues du protocole de Kyoto. Le kérosène n'était pas taxé du fait d'une interprétation fallacieuse d'une convention signée à Chicago en 1944. En France, la TVA des billets internationaux est fixée à 0 %, les vols intérieurs et ceux des jets privés bénéficient d'une TVA réduite comme les produits de première nécessité. Bon nombre d'aéroports régionaux très déficitaires ne vivent que grâce aux subsides de nos impôts et beaucoup de compagnies aériennes se font subventionner l'ouverture de lignes pour soi-disant désenclaver les territoires. Le secteur aérien coucouné par un environnement des plus favorables pour son expansion n'avait pas besoin de faire les efforts nécessaires que l'on demande aux autres secteurs pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

Puis les projecteurs se sont enfin braqués sur ces exceptions fiscales et sur l'impact du trafic aérien sur le climat. Airbus a sorti de son chapeau l'avion propre, grâce au carburant hydrogène. Mais d'où vient ce gaz ? A l'état naturel, il n'existe pratiquement pas. Un simple calcul nous permet d'affirmer que si la totalité de notre mobilité existant à base de carburants fossiles était transformée par de l'hydrogène produit sans émission de carbone, il faudrait plus que doubler notre production électrique, or l'objectif de la LTECV, loi votée en 2015 nous impose une diminution de moitié de notre consommation d'énergie finale. Il faudra donc faire des choix, et vouloir continuer à voler aussi loin et aussi souvent se fera donc au détriment de la production de produits et de services bien plus essentiels.