

Parce qu'il faut plus que 1000 caractères pour argumenter :

Il est frappant de constater à quel point le projet de modernisation de l'aéroport Paris-Beauvais ressemble à une réponse obstinée et anachronique à une question que personne ne pose plus dans un monde qui a intégré, ou devrait avoir intégré, les limites physiques de notre planète. Car dans un contexte où la crise climatique s'accélère, où les ressources énergétiques abondantes, bon marché et sans impact n'existent pas, croire encore que le transport aérien low-cost peut continuer à croître indéfiniment relève d'un déni de réalité aux conséquences potentiellement tragiques.

L'argument économique brandi comme un totem, « l'aéroport crée des emplois, attire des touristes, dynamise le territoire », est un mantra usé qui ne résiste pas à l'analyse systémique. Si l'on suit ce raisonnement, chaque litre de kérosène brûlé devient un acte de vertu économique. Or, chaque décollage, même d'un avion "de nouvelle génération", est une émission massive de CO₂, qui va s'ajouter aux 40 milliards de tonnes mondiales déjà émises chaque année. On nous parle de « B100 », de « moteurs plus silencieux » et de « SAF », comme si on pouvait maquiller un boulet de canon avec une guirlande de LED et le qualifier de projet vertueux.

La physique ne négocie pas. L'avion repose sur des lois simples : voler coûte cher en énergie. L'écrasante majorité de cette énergie provient encore de carburants fossiles, et les fameux carburants dits "durables" (SAF, e-fuels) ne sont disponibles qu'en quantités dérisoires, coûtent une fortune à produire, et nécessitent eux-mêmes une énergie que nous n'avons pas en surplus. Pire : leur généralisation créerait une compétition directe avec d'autres usages plus prioritaires (chauffage, agriculture, industrie), dans un monde contraint énergétiquement.

On nous vante aussi une ambition de "Zéro Émission Nette au sol d'ici 2035". Traduisons : on fera rouler les navettes en électrique pendant que les avions continueront de pulvériser du kérosène à 10 000 mètres d'altitude, là où les effets climatiques sont les plus puissants (forçage radiatif, traînées de condensation, NO_x). C'est comme repeindre la salle des machines d'un paquebot en train de couler.

Ce projet, enfin, repose sur une prémisse absurde : la croissance continue du trafic aérien. Or, toute stratégie sérieuse de réduction des émissions implique moins d'avions, pas plus. Moins de week-ends à l'autre bout de l'Europe, moins de tourisme de masse subventionné par Ryanair, moins de confort illusoire à crédit climatique. L'aviation ne représente peut-être « que » 2,5 % des émissions mondiales, mais elle est l'activité la plus carbonée par passager par km. Elle est aussi l'archétype d'un luxe énergétique que notre siècle ne peut plus se permettre.

Bref, ce projet est un contresens stratégique. Il est incompatible avec les engagements climatiques de la France, incompatibles avec la sobriété énergétique à laquelle nous contraind l'épuisement du pétrole conventionnel, et incompatible avec l'objectif de préserver une planète habitable pour nos enfants.

Vouloir continuer comme avant, c'est refuser de grandir. C'est aussi programmer une chute encore plus brutale quand les murs physiques, climat, énergie, matières premières, viendront rappeler que l'avenir ne se construit pas avec des illusions du passé.