

STAY GROUNDED - Restons sur terre

13 étapes pour un Système de Transports Juste et pour une Réduction Rapide de l'Aviation

L'aviation est le mode de transport le plus néfaste [1] pour le climat et une des sources d'émissions de gaz à effet de serre (GES) dont la croissance est la plus rapide [2]. Dans les vingt prochaines années, l'industrie espère doubler le nombre de voyageur.euse.s aériennes [3]. Une vague massive et globale d'expansion de l'aviation est en place, avec la prévision [4] de près de 1200 projets d'infrastructures aéroportuaires. Beaucoup de ces projets d'aéroports sont parmi les plus coûteux et les plus gros des méga-projets, un certain nombre étant imposé par des gouvernements servant des intérêts privés.

Le dilemme :

Alors que moins de 10 % de la population mondiale a déjà mis les pieds dans un avion [5], ce sont principalement les non-voyageur.euse.s qui sont le plus durement touché.e.s par la crise climatique et les effets négatifs de l'extension des aéroports tels que l'accaparement des terres, le bruit ou les problèmes de santé. Les communautés des pays appauvris [6], qui n'ont pratiquement pas contribué à la crise, sont les plus affectées. Le problème de l'aviation est une petite partie d'une histoire bien plus large d'injustices : il est contraire à la nécessité d'éliminer l'utilisation d'énergie fossile ; il est étroitement lié au complexe militaro-industriel ; il est aussi en lien avec l'influence excessive des grandes entreprises sur les politiques publiques, concernant le commerce, le développement économique et le climat. L'aviation reste dépendante des énergies fossiles même si l'industrie fait la promotion de fausses solutions comme de nouveaux avions qui n'existent pas encore. De même, les compensations (voir plus loin) et les agrocarburants ne permettent pas de limiter les émissions sans mettre en danger la production alimentaire, la biodiversité et les droits humains.

Qui nous sommes ?

Nous sommes des personnes, des communautés, et des organisations du monde entier, concernées par les multiples impacts de l'aviation : certain.e.s d'entre nous sont directement touché.e.s par les infrastructures aéroportuaires et les effets négatifs sur la santé du bruit et de la pollution de l'aviation. Certain.e.s d'entre nous sont des activistes pour une justice climatique et de jeunes personnes qui veulent habiter sur une planète vivable. Certain.e.s d'entre nous vivent dans des communautés, et défendent leurs maisons, leurs terres et les écosystèmes contre l'accaparement des terres pour la construction ou l'agrandissement d'aéroports, la production d'agrocarburants ou des projets de compensation d'émissions des GES de l'aviation.

Certain.e.s d'entre nous sont des universitaires, des syndicalistes et des travailleur.euse.s du secteur des transports, mais aussi des organisations environnementales ou pour les transports, favorisant les initiatives pour d'autres modes de transports comme le rail, partout dans le monde.

« Business as usual » n'est pas une option. C'est pourquoi nous luttons pour les 13 étapes suivantes pour transformer les transports, la société et l'économie pour être juste et répondre à des critères environnementaux.

Ce qu'il faut

1. Une transition juste

Nous devons mettre fin à la sur-dépendance aux formes de transport les plus polluantes et néfastes pour le climat, fondées sur une économie globalisée. Cela passe par des négociations et une planification concertée pour une transition qui ne se fasse pas au détriment des travailleur.euse.s des secteurs concernés – même si cela comprend des changements dans ce que nous faisons et comment nous travaillons. Cela nécessite le remplacement des privatisations ratées par des initiatives locales favorables au climat, de bonnes conditions de travail, des entreprises publiques et un contrôle démocratique. Pour réussir cela face à une industrie fondée sur la croissance de l'industrie aérienne, il faudra surmonter le pouvoir des multinationales. Nous avons besoin d'un système de transport qui soit démocratiquement régulé et planifié, qui favorise et soutienne le bien commun, et qui soit intégré et écologique.

2. Aller vers d'autres modes de transport

Nous devons passer des modes de transports nuisibles à des modes plus environnementalement surs. Les courtes distances et certains vols moyens peuvent être remplacés par les trains dans les régions où des infrastructures ferroviaires adéquates existent, ou autrement par des bus/cars. Il n'est pas nécessaire d'avoir des TGV, mais les services de jour et de nuit doivent être attractifs, abordables et alimentés par des énergies renouvelables [7]. Les navires et ferries peuvent aussi être des alternatives si leur source d'énergie est neutre en carbone (vent, batterie électrique, hydrogène ou ammoniac).

3. Une économie basée sur des trajets courts

Le transport de marchandises est responsable d'une part significative des émissions de carbone. Plutôt que de tripler les volumes transportés d'ici 2050 [8], nous devons réduire la demande de biens venant de loin et développer des économies locales. L'objectif ici est la protection du climat, pas un protectionnisme de style nationaliste. C'est possible et cela doit se faire tout en maintenant des sociétés multiculturelles et ouvertes.

4. Rendre possible le changement des habitudes et des modes de vie

Nous devons contester les normes sociales et les milieux de travail qui encouragent un transport aérien excessif. Les voyages pour le loisir peuvent généralement se faire à des échelles régionales ou à vitesse réduite. Les conférences en ligne peuvent remplacer de nombreux voyages professionnels. Nous devons interroger le développement des habitudes de voyages lointains, des week-ends en avion et du tourisme de masse qui nuit aux cultures et aux écosystèmes locaux.

5. le droit à la terre et les droits humains

Pour mettre fin à la dépossession en cours, aux pollutions, destructions et écocides causés par l'industrie de l'aviation et ses activités connexes, les droits des Peuples autochtones, des communautés locales, des paysannes [9] et des femmes, concernant la gouvernance et la propriété de leurs terres et territoires doivent être entièrement reconnus et respectés. Cela

aide aussi à assurer la souveraineté alimentaire et la protection des moyens d'existence, des activités, cultures et coutumes des personnes. Le bruit permanent et nocif lié au vol à proximité des aéroports doit être réduit.

6. la justice climatique

Atteindre une Justice climatique est plus qu'un processus juridique. Cela demande que les sociétés mettent en priorité « une bonne vie pour tout.s » [10] plutôt que des profits pour quelques un.e.s. Cela comprend une justice pour tou.te.s – maintenant et pour les générations futures. Cela implique également de lutter contre toutes les formes de discrimination basées sur le genre, l'origine, la race, la classe, la religion ou l'orientation sexuelle. [11] Cela signifie aussi que les pays enrichis [12] soient responsables d'une part plus grande des efforts pour combattre la crise climatique et pour en atténuer les conséquences, ce qui comprend des paiements financiers relatifs à la responsabilité et à la réparation. La justice climatique signifie aussi que les personnes des pays appauvris ont le droit de résister aux politiques climatiques néocoloniales telles que les compensations d'émissions de GES, la géo-ingénierie et les agrocarburants (voir les étapes 11,12,13).

7. Des engagements politiques fermes

Pour limiter le réchauffement global à 1,5°, nous ne pouvons pas compter sur des promesses d'actions volontaires. Nous avons besoin de règles contraignantes et obligatoires ainsi que de limites d'émissions de GES clairement définies. Il est nécessaire que les émissions de l'aviation internationale fassent partie des efforts de réductions nationaux dans le cadre de la CCNUCC [13] et que l'actuelle main-mise de l'industrie sur les politiques publiques prenne fin. Nous avons besoin à tous les niveaux – localement, nationalement, et régionalement- d'objectifs contraignants, de transparence et d'une participation véritablement démocratique. Même si des objectifs globaux sont importants, il y a aussi besoin de mesures régionales et locales plus strictes et de régulations telles que des taxes sur le kérosène, une TVA [14], des taxes sur les billets, des impôts sur les voyageurs régulier.e.s, des normes environnementales pour l'aviation, des limitations du nombre de vols, et un moratoire sur les infrastructures aéroportuaires.

Ce qu'il faut éviter :

1. Les nouveaux aéroports et l'extension des aéroports

Un moratoire sur la construction et l'agrandissement d'aéroport est nécessaire. Cela inclut les centres commerciaux aéroportuaire et les développements industriels servant à la croissance aérienne, y compris les aéropolis [15] (ville-aéroport) et les projets de Zone Economique Spéciale. Les communautés qui seraient isolées sans un accès par les airs doivent être prises en compte et des moyens écologiques de les joindre doivent être cherchés.

2. Les privilèges de l'industrie aéronautique

L'aviation ne doit plus recevoir d'avantages particuliers par rapport aux autres modes de transport. Les compagnies aériennes, les aéroports et les producteurs d'avions ont reçu d'énormes subventions et exemptions de taxes – ce qui explique en grande partie pourquoi tant de vols sont si peu chers. Peu de pays taxent le kérosène et il y a rarement de TVA ou de taxes passagers. Parmi les sujets de préoccupations, on trouve entre autres : le renflouement

des compagnies aériennes, les subventions pour les vols, l'endettement, la construction et l'achat d'avions, les crédits à l'exportation et les aides publiques à la construction de nouvelles infrastructures aéroportuaires. [\[16\]](#)

3. **La publicité pour l'industrie du transport aérien**

Les incitations systémiques au transport aérien doivent cesser. Cela comprend les publicités liées au transport aérien et les autres formes de marketing des industries de voyage, de transport aérien et de construction. Il faut arrêter les systèmes de fidélisation Grands Voyageurs qui renforce fortement le fait de prendre l'avion comme symbole de statut social [\[17\]](#). Il y a des précédents à des actions fortes de ce type. Certains pays ont interdit les publicités pour la cigarette depuis des décennies, malgré l'omniprésence de la cigarette (et des publicités) et les taxes perçues sur les fumeurs.euse.s. Certains pays ont déjà interdit les systèmes de fidélisation Grands Voyageurs [\[18\]](#)

4. **Les mécanismes de compensations**

La stratégie actuelle de réduction des GES consistant à utiliser des systèmes de compensation est une fausse solution poussée par l'industrie de l'aviation et ses législateurs dévoués [\[19\]](#). Les vols et les aéroports reposent sur la promesse intenable de pouvoir compenser les émissions de GES plutôt que de les réduire, en achetant des crédits carbone à d'autres – comme à des projets de reforestation ou de barrage hydro-électrique qui sont supposés conduire à des économies d'émissions. Les aéroports essayent aussi souvent de rendre acceptable la destruction de la biodiversité qu'ils provoquent en compensant la perte de biodiversité. La compensation carbone ne produit aucune réduction réelle d'émissions [\[20\]](#) et la perte de biodiversité ne peut en réalité pas être compensée [\[21\]](#). Les projets de compensation conduisent souvent à des conflits locaux ou à l'accaparement de terres. C'est le cas particulièrement pour les projets basés sur des terres ou des forêts comme le projet REDD + [\[22\]](#). Le système de compensation est injuste et détourne de la nécessité urgente de réduire et non pas seulement de déplacer les destructions.

5. **Les agrocarburants**

Remplacer le kérosène fossile par des agrocarburants est un faux projet, hautement destructeur. Les agrocarburants ne peuvent pas être fournis à l'échelle que l'industrie demanderait [\[23\]](#). L'usage important d'agrocarburants dans l'aviation conduirait (directement aussi bien qu'indirectement) à une augmentation massive de déforestations et d'assèchements de tourbières et provoquerait ainsi de vastes émissions de carbones. Cela conduirait aussi à un accaparement de terres, et à la violation de droits humains, notamment par des expulsions par la force et la perte de souveraineté alimentaire [\[24\]](#).

6. **L'illusion des solutions technologiques**

Nous devons éviter le piège du greenwashing de l'industrie aéronautique. De futures améliorations techniques pour les avions et leur exploitation ont été identifiées et doivent continuer à être cherchées mais nous devons admettre que c'est et que ça restera insuffisant pour résoudre les problèmes d'émissions liées à l'aviation. Les gains d'efficacité prévus sur la consommation de combustible sont dépassés par le taux de croissance historique, actuel et prévu, du transport aérien de passager.e.s et de marchandises (phénomène connu sous le nom d' « effet rebond »). Les changements dans les technologies de l'aviation sont incertains et ne se mettront pas en place avant des dizaines d'années. Etant donné l'urgence à réduire les émissions de GES, se fier à des scénarios douteux tels que celui de

l'introduction d'un large secteur d'avions électriques est trop risqué et détourne l'attention de la nécessité de réduire les émissions immédiatement. [25] Même les futurs avions propulsés avec des combustibles électriques seront néfastes s'il n'y a pas des critères forts de soutenabilité et une limitation de l'aviation [26]. Pour les décennies à venir, un transport aérien décarboné ou « à croissance carbone zéro » restera donc une illusion.

Passons à l'action

STAY GROUNDED est un réseau qui s'agrandit et qui regroupe des initiatives, des organisations et des activistes travaillant ensemble dans le mode entier pour faire avancer un système de transport juste et environnementalement sûr et pour réduire rapidement le trafic aérien. Ses activités comprennent : le soutien aux communautés affectées, l'organisation de campagnes, la recherche, l'analyse des politiques et des industries, des manifestations et des actions directes. Nous appelons à la solidarité avec les personnes déjà touchées par le changement climatique, avec celles qui luttent contre des projets d'aéroports, avec celles qui protègent les forêts et les droits des peuples autochtones, avec celles qui mettent en avant des alternatives au transport aérien et avec celles qui travaillent à une transition juste.

La crise climatique n'est pas qu'une simple question environnementale. C'est notre responsabilité sociétale et elle doit être prise en compte en mettant en commun nos efforts. Nous invitons toutes les parties prenantes à nous rejoindre et mettre en place ces 13 étapes nécessaires.

Merci de discuter de cette déclaration dans votre groupe ou organisation et de la signer pour

la soutenir, ou rejoignez-nous et impliquez vous dans notre réseau!

[Formulaire à compléter](http://staygrounded.org/position-paper/position-paper-fr/) sur staygrounded.org/position-paper/position-paper-fr/

Sources

1 Cohen et al. (2016): Finding Effective Pathways to Sustainable Mobility. Bridging the Science-Policy Gap. (Trouver des voies efficaces pour une mobilité durable. Comblent le fossé science-politique) <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/09669582.2015.1136637?needAccess=true>.

Hall et al. (2013): The Primacy of Climate Change for Sustainable International Tourism. (La primauté des changements climatiques pour un tourisme international durable)

https://www.researchgate.net/profile/Daniel_Scott9/publication/264488262_The_Primary_of_Climate_Change_for_Sustainable_International_Tourism/

2 L'aviation a augmenté de plus de 7% et le fret aérien de plus de 9% en 2017 (doublement des taux respectivement en 7 et 10 ans) voir : <http://atwonline.com/manufacturers/boeing-projects-another-record-year-aircraft-deliveries-2018>

3 <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2016-10-18-02.aspx>

4 423 nouveaux aéroports, 121 pistes, 205 agrandissements de pistes, 262 nouveaux terminaux et 175 extensions de terminaux. CAPA – Centre for Aviation (2017): Airport Construction Database (base de données de construction d'aéroports)

5 Scott et al. (2012): Tourism and Climate Change: Impacts, Adaptation and Mitigation (Tourisme et changement climatique : impacts, adaptations et réductions) (p.109), citant le Worldwatch Institut. (2008) : Vital Signs 2006-2007 (<http://www.worldwatch.org/node/4346>). “En réalité seulement 5 % de la population mondiale a déjà pris l'avion » (p. 68) Cette estimation est datée, mais c'est la plus récente, nous utilisons donc un « 10 % » prudent

6 En anglais, le terme utilisé est « Global south » pour désigner les régions généralement appelées « pays en voie de développement », suggérant ainsi qu'il y aurait toujours un besoin de développement industriel et de modernisation. Les termes « Global south » et « Global north » renvoient à une situation géopolitique (et pas nécessairement géographique) dans un système mondial inégal. Il n'y a pas vraiment de traduction consensuelle contenant ces notions en français, et la traduction fait ici le choix de traduire par « pays appauvris » et « pays enrichis » qui sont des termes qui mettent l'accent sur les mécanismes ayant conduit à la situation actuelle des pays en question.

7 Les trains de nuits sont particulièrement utiles quand les trajets de jours durent plus de 4 heures. Ils doivent offrir un choix de niveaux de confort avec des tarifs attractifs sans être trop complexe, des réservations de tickets simples et être compatibles avec les trains de jour.

8 International Transport Forum (2017): ITF Transport Outlook 2017 – Summary.

<https://bit.ly/2JknZWu>

9 <https://viacampesina.org/fr/nouvelle-avancee-positive-processus-vers-declaration-nations-unies-droits-paysan-ne-s/>

10 Ce concept vient du « Buen vivir » des sociétés andines d'Amérique latine et est compris comme une alternative aux logiques capitalistes du développement vu comme synonyme de croissance.

11 Voir <https://350.org/gender-justice-is-climate-justice/> ndt ; les termes utilisés ici de genre, race, classe renvoient à des constructions sociales

12 Voir note 6

13 CCNUCC Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques, en anglais UNFCCC: United Nations Framework Convention on Climate Change

14 Taxe sur la Valeur Ajoutée

15 Global Anti-Aerotropolis Movement (2015): What is an Aerotropolis, and Why Must These Developments Be Stopped? (Qu'est ce qu'un aerotropolis et pourquoi leur développement doit-il être stoppé ?) <https://antiaero.files.wordpress.com/2015/03/gaam-whats-an-aerotropolis2.pdf>

16 En savoir plus sur les différents privilèges, voir : Todts, William (2018): Ending Aviation's Tax Holiday. <https://www.transportenvironment.org/newsroom/blog/ending-aviation%E2%80%99s-tax-holiday>

17 Gossling & Nilsson (2010). Frequent flyer programmes and the reproduction of aeromobility. (Les programmes de fidélité grands voyageurs et la reproduction de l'aéromobilité) https://www.academia.edu/attachments/7559357/download_file?s=work_strip

18 OECD (2014): Airline Competition – Note by Norway. <http://www.konkurransetilsynet.no/globalassets/filer/publikasjoner/oecd-bidrag/2014/bidrag-fra-norge-competition-issues-in-airline-services.pdf>

For DK: Storm (1999) ““Air Transport Policies and Frequent Flyer Programmes in the European Community – a Scandinavian Perspective”, page 86.(Les politiques de transport aérien et les programmes Grands voyageurs dans la CEE : une perspective scandinave) <http://www.konkurransetilsynet.no/globalassets/filer/publikasjoner/oecd-bidrag/2014/bidrag-fra-norge-competition-issues-in-airline-services.pdf>

19 L'International Civil Aviation Organization (ICAO) (organisation internationale de l'aviation civile) est l'agence spécialisée de l'ONU qui régule le transport aérien international et qui travaille étroitement avec l'industrie de l'aviation. Sa stratégie pour le climat, appelée CORSIA (Carbon Offsetting and Reductions Scheme for International Aviation : Compensation carbone et schémas de réductions de GES pour l'aviation internationale) repose presque entièrement sur la compensation des émissions. (<https://www.icao.int>).

20 L'Oko-institut (2016) a étudié l'efficacité des projets de compensations existants pour la Commission Européenne et a conclu que très probablement seul 2 % des projets de compensation des Nations Unies conduisaient à une véritable réduction d'émissions supplémentaires. Voir <https://tinyurl.com/ybk7xybl>

21 Spash (2015): Bulldozing Biodiversity. The Economics of Offsets and Trading-in Nature (Passer la biodiversité au bulldozer : l'économie des compensations et de la financiarisation de la nature). In: Biological Conservation 192, S. 541-551; Counter Balance/ Re:Common (2017): Biodiversity Offsetting. A Threat for Life. (la compensation de la biodiversité : une Menace pour le vivant) <http://tinyurl.com/yc2uacn>

22 REDD+: Reducing Emissions from Deforestation and forest Degradation(Réductions des Emissions liées à la déforestation et la dégradation des forêts), plus d'infos sur REDD+ et les compensations dans la brochure « l'illusion d'une aviation verte » : http://www.ftwatch.at/flying_green/

Plus d'information sur le système de compensation : le film « Carbon Rush », Spash (2010): The Brave New World of Carbon Trading.(The Brave New World de la financiarisation du carbone) In: New Political Economy, 15/2: 160-195

23 La seule technologie testée d'agroc carburants pour l'aviation repose sur les huiles végétales et la seule production qui serait économiquement rentable à une large échelle est l'huile de palme, dont la culture est une des causes principales de déforestation à l'échelle mondiale. Voir Ernsting, Almuth (2017): Aviation Biofuels: How ICAO and Industry Plans for 'Sustainable Alternative

Aviation Fuels' Could Lead to Planes Flying on Palm Oil. (Les agrocarburants pour l'aviation : comment les projets de l'ICAO et l'industrie pour « des alternatives durables aux carburants d'avions » conduiront à voler avec de l'huile de palme) <https://www.biofuelwatch.org.uk/wp-content/uploads/Aviation-biofuels-report.pdf>

24 Pour une étude récente des impacts négatifs de la consommation d'agrocarburants dans l'Union Européenne, voir https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Final%20Report_GLOBIOM_publication.pdf;

25 Peeters (2017): Tourism's Impact on Climate Change and its Mitigation Challenges – How Can Tourism Become 'Climatically Sustainable'.(Les impacts du tourisme sur le changement climatique et les défis de leurs réductions » – comment le tourisme peut il devenir « climatiquement durable ») <https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid:615ac06e-d389-4c6c-810e-7a4ab5818e8d/datastream/OBJ/download>

Peeters et al. (2016): Are Technology Myths Stalling Aviation Climate Policy. (Les mythes technologiques sont ils en train de paralyser la politique climatique de l'aviation?) https://www.researchgate.net/profile/Scott_Cohen10/publication/296632724_Are_technology_myths_stalling_aviation_climate_policy

26 Malins (2017) : What Role for Electrofuel Technologies in European Transport's Low Carbon Future : (Quel rôle pour les technologies electrofuel dans le futur à faible émission de carbone des transports européens:)
https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2017_11_Cerulogy_study_What_role_electrofuels_final_0.pdf