



Le transport aérien est le mode de transport le plus néfaste pour le climat¹ et une des sources d'émission de gaz à effet de serre (GES) à la croissance la plus rapide². Le secteur aérien table sur un doublement du nombre de passagers dans les 20 prochaines années³ se traduisant par une vague d'investissements massifs, avec près de 1200 projets d'infrastructures aéroportuaires⁴. Beaucoup d'entre eux figurent parmi les mégaprojets les plus importants et les plus coûteux, un certain nombre étant imposés par des gouvernements au service d'intérêts privés.

13 préconisations pour une mobilité équitable et une décroissance rapide du transport aérien.

L' ENJEU

Alors que seulement moins de 10 % de la population mondiale a déjà pris l'avion⁵, ce sont surtout ceux qui ne le prennent pas qui sont le plus durement touchés 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 pays du Sud⁶, qui n'ont pratiquement pas contribué à la crise climatique, sont les plus affectés par ses conséquences qui ne constituent qu'un volet d'une longue suite d'injustices. Le développement du transport aérien est contraire à la nécessité de sortir des énergies fossiles ; il est étroitement lié au complexe militaro-industriel ; il renforce l'influence des grandes entreprises sur les politiques publiques dans le domaine du commerce, du développement économique et du climat. Alors que le transport aérien va dépendre encore longtemps des énergies fossiles, le secteur aéronautique se dédouane avec de fausses solutions basées sur des technologies qui n'existent pas encore. De la même façon, le recours à la compensation carbone (voir plus loin) et aux agrocarburants ne permettra pas de réduire les émissions et va mettre en péril la production alimentaire, la biodiversité et les droits de l'homme.

QUI SOMMES-NOUS ?

Nous sommes des personnes, des collectifs d'habitants et des organisations du monde entier, concernées par les nombreux 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 des avions. Certain.e.s d'entre nous militent pour une justice climatique et sont des jeunes qui veulent pouvoir vivre leur vie sur une planète habitable. Certain.e.s d'entre nous vivent dans des communautés et défendent leurs maisons, leurs terres et les écosystèmes contre l'accaparement des terres requises par la construction ou l'agrandissement d'aéroports, la production d'agrocarburants ou des projets de compensation d'émissions de GES de l'aviation. Certain.e.s d'entre nous sont des universitaires, des syndicalistes ou des salarié.e.s du secteur des transports, ainsi que des associations du monde entier dans le domaine de l'environnement ou des transports, promouvant des modes de transport alternatifs comme le rail.

Continuer à faire du «Business as usual» n'est pas possible. C'est pourquoi nous préconisons 13 recommandations pour transformer les transports, la société et l'économie dans un objectif de justice et de respect de l'environnement.

RESTER
STAY
GROUNDED
SUR TERRE

1. Pour les notes de bas de page consultez notre site web: www.rester-sur-terre.org/manifeste/

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. Une transition vers d'autres modes de transport



Nous devons délaisser les modes de transport nuisibles à l'environnement pour des modes plus respectueux de celui-ci. Les vols court-courriers et certains des moyen-courriers peuvent être remplacés par le train

dans les régions possédant les infrastructures adéquates, ou à défaut par des bus. Il n'est pas forcément nécessaire d'avoir des TGV, mais il est important que les liaisons en train, de jour comme de nuit, soient attractives et abordables et qu'elles utilisent des énergies renouvelables⁷. Les paquebots et ferrys peuvent également constituer de bonnes alternatives si l'énergie qu'ils utilisent 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 GES. Plutôt que de viser le triplement des volumes transportés d'ici 2050⁸, nous devons réduire la demande de biens venant de loin et développer des économies locales.

L'objectif étant la protection du climat, pas un protectionnisme à coloration nationaliste. C'est possible et cela doit se faire tout en maintenant des sociétés multiculturelles ouvertes.

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



Nous devons remettre en cause les normes sociales et professionnelles qui encouragent un usage excessif du transport aérien. Les voyages dans le cadre des loisirs peuvent se limiter à l'échelle régionale ou se faire à vitesse moindre. Les téléconférences

peuvent remplacer de nombreux voyages professionnels. Nous devons contester la tendance croissante à voyager loin, la mode des week-ends en avion et le tourisme de masse qui nuit aux cultures et aux écosystèmes locaux.

5. Le droit à la terre et les droits de l'homme



Pour mettre fin aux dépossessions, pollutions, destructions et écocides causés par l'industrie aérienne et ses activités connexes, il faut pleinement reconnaître et respecter les droits des peuples autochtones, des communautés locales, des paysans⁹ et des

femmes relatifs à la gouvernance et à la propriété de leurs terres et territoires. C'est aussi une manière d'assurer la souveraineté alimentaire et de protéger les moyens d'existence, les activités, les cultures et les coutumes des peuples. Mettant en danger la santé des riverains, le bruit permanent à proximité des aéroports doit être réduit.

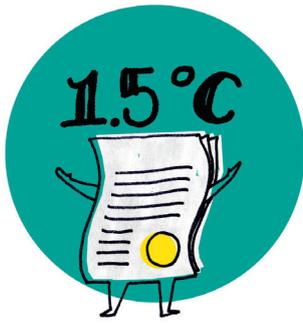
6. La justice climatique



La justice climatique ne relève pas que de la loi. Pour y parvenir, il faut que les sociétés fassent passer le «bien vivre pour toutes.e.s»¹⁰ avant les profits de quelques un.e.s. Cela passe par la justice entre toutes.e.s – maintenant et pour les générations futures. Cela implique également de lutter contre toutes les

formes de discrimination fondées sur le genre, l'origine, la race, la classe, la religion ou l'orientation sexuelle.¹¹ Cela implique que les pays riches et les riches du monde entier¹² prennent en charge une part plus importante des efforts pour combattre la crise climatique et en limiter les conséquences, et en particulier contribuent financièrement au titre de leur responsabilité et à titre de réparation. La justice climatique justifie aussi que les habitant.e.s des pays du Sud résistent aux politiques climatiques néocoloniales telles que la compensation carbone, la géo-ingénierie ou les agrocarburants (voir les recommandations 11, 12, 13).

7. Des engagements politiques forts



Nous ne pouvons pas compter sur des engagements volontaires pour limiter le réchauffement global à 1,5° et laisser les énergies fossiles dans le sous-sol. Nous avons besoin de règles qui engagent et ont force exécutoire ainsi que de limites d'émissions de

GES bien définies. Les émissions liées au trafic aérien international doivent être réintégrées dans les bilans nationaux dans le cadre de la CCNUCC¹³ et l'actuelle mainmise de l'industrie sur les politiques publiques doit cesser. Il faut qu'il y ait à tous les niveaux – local, national et régional – des objectifs contraignants, de la transparence et une véritable participation démocratique. Sans nier l'importance d'objectifs mondiaux, des mesures et des réglementations régionales et locales plus strictes sont nécessaires, telles que des taxes sur le kérosène, une TVA¹⁴, des taxes sur les billets, des taxes sur les grands voyageurs, des normes environnementales pour les avions, des quotas de vols et des moratoires sur les infrastructures aéroportuaires.

Ce qu'il faut éviter

8. De nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants



Il faut décréter un moratoire sur la construction et l'agrandissement d'aéroports. Le développement de centres commerciaux aéroportuaires et de zones industrielles liées à la croissance de l'aérien doit être suspendu, ainsi

que les projets d'aéropolis¹⁵ (villes aéroport) ou de zones économiques spéciales. Des solutions plus écologiques que l'avion doivent être recherchées pour relier les régions isolées.

9. Les privilèges du secteur aérien



Le transport aérien ne doit plus être avantagé par rapport aux autres modes de transport. Les compagnies aériennes, les aéroports et les constructeurs d'avions bénéficient d'énormes subventions et exemptions de taxes – principale raison pour laquelle tant de vols sont si peu chers. Peu de pays taxent le kérosène ou appliquent la TVA ou des taxes passager. Le secteur bénéficie d'autres avantages encore, comme le renflouement de compagnies aériennes, le subventionnement de vols, des prêts,

la construction et l'achat d'avions, les crédits à l'exportation et les aides publiques à la construction de nouvelles infrastructures aéroportuaires.¹⁶

10. Le marketing du transport aérien



Les incitations systématiques à l'usage de l'avion doivent cesser. Cela comprend les publicités pour les vols et toute forme de marketing des entreprises du voyage, des compagnies aériennes et des constructeurs d'avions. Il faut mettre un terme aux systèmes de fidélisation «Grands voyageurs» qui ne

font que renforcer symboliquement le statut social de ceux qui prennent l'avion¹⁷. Des mesures fortes de ce genre ont déjà été prises. Ainsi, certains pays ont interdit la publicité pour le tabac depuis des décennies malgré le grand nombre de fumeurs – et leur légitimité revendiquée – et leur omniprésence de la publicité. Certains pays ont déjà interdit les systèmes de fidélisation «Grands voyageurs»¹⁸

11. Les mécanismes de compensations



La stratégie actuelle d'atténuation par le biais de la compensation carbone est une solution fallacieuse promue par le secteur aérien et les organismes de régulation acquis à leur cause¹⁹. Les compagnies aériennes et les aéroports s'appuient sur l'illusion que l'on pourrait compenser les émissions de GES, plutôt que de les réduire, en achetant des crédits carbone liés par exemple à des projets de reforestation ou des barrages hydro-électriques supposés éviter des émissions. Souvent, les aéroports essaient également de faire accepter la perte de biodiversité qu'ils provoquent par de la compensation écologique. Aucune réduction réelle d'émissions ne résulte de la compensation carbone²⁰ et la perte de biodiversité ne peut jamais être véritablement compensée²¹. 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 ceux dans le cadre du mécanisme REDD+²². Le principe de compensation est injuste et détourne de l'impérieuse nécessité de réduire les effets destructeurs de l'aviation plutôt que de déplacer les problèmes.

12. Les agrocarburants



Remplacer le kérosène fossile par des agrocarburants est une idée fallacieuse et dévastatrice. Les agrocarburants ne peuvent pas être produits à la mesure des besoins du secteur²³. L'utilisation importante d'agrocarburants par l'aviation provoquerait (directement aussi bien qu'indirectement) une augmentation massive des déforestations et d'assèchement de tourbières, avec à la clef des émissions considérables de dioxyde de carbone. Cela conduirait aussi à un accaparement de terres et à la violation de droits humains, avec des expulsions par la force et la perte de souveraineté alimentaire²⁴.

13. L'illusion des solutions technologiques



Nous devons déjouer le leurre du greenwashing de l'industrie aéronautique. Des améliorations techniques pour les avions et leur exploitation ont bien été identifiées et doivent continuer à être recherchées, mais il faut rappeler qu'elles sont et resteront insuffisantes pour résoudre le problème des émissions des avions. Les gains d'efficacité prévus sur la consommation de combustible sont bien inférieurs aux taux de croissance – passés, actuels et futurs – du trafic passager et fret. D'éventuelles ruptures technologiques sont trop incertaines pour espérer une mise en application avant des dizaines d'années. Devant l'urgence qu'il y a à réduire les émissions de GES, il est trop risqué de parier sur des scénarios hasardeux tels que la généralisation des avions électriques. De plus, de tels paris détourneraient l'attention de la nécessité de réduire les émissions tout de suite²⁵. Même l'utilisation de combustibles synthétiques produits à partir d'électricité renouvelable serait néfaste sans de fortes garanties de soutenabilité et une réduction du trafic²⁶. Pour les prochaines décennies, un transport aérien décarboné ou à «croissance neutre en carbone» est donc illusoire.

Passons à l'action

RESTER SUR TERRE est un réseau mondial en expansion qui regroupe des initiatives, des organisations et des militants travaillant ensemble à une transition vers un système de transport juste et respectueux de l'environnement et à une réduction rapide du trafic aérien. Il soutient les communautés touchées, organise des campagnes, mène des recherches et conduit des analyses politiques et industrielles, organise 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 promeuvent 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 une question sociétale et nous devons prendre nos responsabilités en mettant nos efforts en commun. Nous invitons tou.te.s les parties prenantes à nous rejoindre et à s'engager dans l'application de ces 13 recommandations.

Merci de discuter de ce manifeste dans votre groupe ou organisation et de le signer pour le soutenir, ou rejoignez-nous et impliquez-vous dans notre réseau!

www.rester-sur-terre.org/manifeste/

PUBLIÉ PAR

Stay Grounded c/o GLOBAL 2000
Neustiftgasse 36, 1070 Vienna, Austria
rester-sur-terre@stay-grounded.org
rester-sur-terre.org

LES DONNS

Nous vous remercions par avance de votre soutien financier, indispensable pour mener à bien nos actions.
www.rester-sur-terre.org/don/

Periskop

IBAN: AT49 1420 0200 1098 0039

BIC: EASYATW1

„Donation Stay Grounded“