

## Concertation sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

DU 12 FÉVRIER AU 12 MAI 2019

NON AU CHAOS CLIMATIQUE



GARDONS LES PIEDS SUR TERRE !

**STAY GROUNDED** est un réseau mondial de militants et d'organisations touchés par le transport aérien, soit directement par les infrastructures aéroportuaires qui menacent leur santé ou accaparent leurs terres, soit indirectement par son impact climatique grandissant. Ils travaillent ensemble à une transition vers un système de transport juste et respectueux de l'environnement et à une réduction rapide du trafic aérien.

### CONTACT

info@stay-grounded.org

Site Internet :

[stay-grounded.org](http://stay-grounded.org)

## STAY-GROUNDED S'OPPOSE AU PRINCIPE MÊME D'EXTENSION DE L'AÉROPORT PARIS-CHARLES DE GAULLE

Comment la France peut-elle, sans états d'âme, se préparer à faire voler 440 nouveaux avions par jour, alors que :

1. L'avion est le mode de transport le plus néfaste pour le climat et le restera encore longtemps.
2. Le bilan carbone de l'avion n'est pas soutenable. Il l'est d'autant moins qu'il répond en majorité à des besoins de déplacement non essentiels (loisirs).
3. L'avion est un mode de transport qui profite à une minorité de la population et nuit à la majorité.

## **1. L'avion est le mode de transport le plus néfaste pour le climat et le restera encore longtemps.**

- Un passager aérien émet autant de CO<sub>2</sub>éq (1) qu'une personne seule dans une voiture de puissance moyenne, mais il fait beaucoup plus de dégâts car il va beaucoup plus loin !
- Selon le GIEC, l'aviation civile contribue pour 5% au forçage radiatif global (et non 2% comme le martèle le secteur aérien, en passant sous silence les autres gaz à effet de serre que le CO<sub>2</sub> et l'effet des traînées de condensation) (2).
- Ce pourcentage ne fait qu'augmenter, car la croissance débridée du transport aérien, qui rend nécessaire l'extension ou la construction de nouveaux aéroports, n'est pas compensée par des améliorations techniques ou opérationnelles. Au niveau mondial, les trafics passager et fret croissent actuellement de 6 à 7 % par an, alors que l'efficacité ne s'améliore que de 1,5 % par an et qu'aucune solution miracle n'est en vue (2).
- La seule solution sur laquelle le secteur aérien ait réussi à s'entendre, c'est un système de compensation carbone minimaliste et présentant peu de garanties. Rappelons qu'avoir recours à la compensation carbone, c'est payer quelqu'un d'autre pour qu'il réduise ses propres émissions ou retire du CO<sub>2</sub> de l'atmosphère (en plantant des arbres par exemple).

## **2. Le bilan carbone de l'avion n'est pas soutenable. Il l'est d'autant moins qu'il répond en majorité à des besoins de déplacement non essentiels (loisirs).**

- Un aller-retour Paris-New-York en avion, c'est 2,6 tonnes de CO<sub>2</sub>éq (3), soit nettement plus que ce qu'un Français peut se permettre d'émettre pour avoir une chance de ne pas dépasser 2°C de réchauffement. Une fois qu'il a fait ce voyage, que lui reste-t-il pour se nourrir, se chauffer et se déplacer tous les jours ?
- En France, les émissions de CO<sub>2</sub>éq du transport aérien représentent actuellement près de 9% des émissions totales de gaz à effet de serre du pays, et environ 60 % de celles de l'automobile (4).

- L'avion est utilisé à 52% pour les loisirs (et à 27 % pour visiter famille ou amis et seulement à 14 % pour le travail) (2).
- Construire le terminal 4 et ainsi permettre à 40 millions de nouveaux passagers par an de prendre l'avion, c'est rajouter l'équivalent d'environ 15 Mt de CO<sub>2</sub>éq aux émissions annuelles de la France d'ici 2037 (5). Or, pour atteindre l'objectif de neutralité carbone que s'est fixé la France pour 2050, il ne faudra pas émettre plus de 100 Mt de CO<sub>2</sub>éq en 2037.
- En 2037, le trafic lié au terminal 4 représenterait donc à lui seul 15 % des émissions autorisées, et le trafic total de Roissy plus de 40% ! Que restera-t-il pour des besoins plus fondamentaux dont on n'aura pas réussi à diminuer suffisamment l'empreinte carbone ?

### **3. L'avion est un mode de transport qui profite à une minorité de la population et nuit à la majorité.**

- Peu de gens prennent régulièrement l'avion, mais ceux qui le prennent le prennent très souvent (6). Il s'agit de ceux qui ont des revenus élevés, voire très élevés (7).
- Avec l'extension et la multiplication des aéroports dans le monde, de plus en plus de riverains sont affectés par des nuisances : bruit – souvent nuit et jour – et pollution de l'air. D'autres sont spoliés de leurs terres.
- Le réchauffement climatique affecte déjà – et affectera encore plus dans le futur – l'ensemble de la population mondiale, mais ce sont les plus pauvres qui en souffriront le plus.

#### Notes et références :

---

- (1) Pour pouvoir additionner les effets de tous les gaz à effet de serre, les émissions des autres gaz que le CO<sub>2</sub> sont converties en équivalent CO<sub>2</sub> (CO<sub>2</sub>éq)
- (2) Wikipédia : [Impact climatique du transport aérien](#)
- (3) Facteurs d'émission de la Base Carbone (Ademe)
- (4) Emissions du transport aérien en France en 2016 selon la DGAC = 20 Mt CO<sub>2</sub>, soit environ 40 Mt CO<sub>2</sub> éq. (selon la Base Carbone, il faut multiplier les quantités de CO<sub>2</sub> par 2)  
Emissions de CO<sub>2</sub>éq la France en 2016 selon le CITEPA = 422 Mt + soutes internationales imputables à la France.  
Emissions des véhicules particuliers en France selon la commission des comptes transport de la nation = 71,5 Mt CO<sub>2</sub>
- (5) En 2017, selon la DGAC, les émissions de CO<sub>2</sub> imputables à Roissy et à son trafic aérien étaient de 13 Mt pour 70 millions de passagers. 40 millions de passagers supplémentaires génèreront 7,4 Mt CO<sub>2</sub> supplémentaires, soit environ 15 Mt CO<sub>2</sub>éq.
- (6) [Enquête nationale auprès des passagers aériens](#) (Résultats annuels 2014-2015), DGAC
- (7) [Enquête sur la mobilité des personnes](#), CGDD, 2008