

Présidente de la Commission européenne, Ursula Von der Leyen  
Président du Parlement européen, David Sassoli  
Président du Conseil européen, Charles Michel

*Par email*

3 décembre 2020

### **33 ONG appellent à des mesures pour réduire tous les impacts climatiques du transport aérien**

Chers présidents de la Commission européenne, du Parlement européen, et du Conseil européen,

Dans le cadre des crises climatique et sanitaire, les organisations soussignées demandent que des mesures soient prises en réponse à l'analyse actualisée des incidences sur le climat de l'aviation en dehors des émissions de CO<sub>2</sub>, publiée récemment par la Commission européenne, comme l'exigeait la directive SEQE de 2017. Maintenant que les impacts du trafic aérien autres que celui du CO<sub>2</sub> sont officiellement reconnus, **une action politique immédiate doit s'ensuivre afin de réduire dès que possible l'ensemble des impacts climatiques. Le moyen le plus efficace d'y parvenir est de faire baisser le trafic aérien et de s'assurer qu'il ne revienne pas aux niveaux pre-COVID.**

Depuis des années, le secteur aérien s'est employé à dire qu'il n'était responsable « que » de 2 % des émissions de carbone d'origine humaine<sup>1</sup> - un chiffre constamment cité pour minimiser la nécessité d'agir. De ce fait, l'impact de l'aviation n'a jamais pu être correctement réglementé. **Les impacts autres que celui du CO<sub>2</sub> ne sont en effet pris en compte dans aucun inventaire d'émissions ni dans aucun système réglementaire<sup>2</sup>.**

Le rapport de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) qui sous-tend l'analyse de la Commission européenne reconnaît que **l'impact de l'aviation sur le climat est environ trois fois plus important que celui du seul CO<sub>2</sub>** : les autres, principalement celui des cirrus induits par les traînées de condensation et celui des NOx, sont au total, deux fois plus néfastes pour le climat que ceux du CO<sub>2</sub><sup>3</sup>. La petite minorité de la population mondiale qui prend l'avion

---

<sup>1</sup> IATA (2020):

<https://web.archive.org/web/20200818061729/https://www.iata.org/en/programs/environment/climate-change/>

<sup>2</sup> Les impacts autres que ceux du CO<sub>2</sub> ne sont pris en compte ni dans les inventaires nationaux de gaz à effet de serre (GES) soumis à la CCNUCC, ni dans le système de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), ni dans le système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (SEQE).

<sup>3</sup> En utilisant la méthode PRG\* (GWP\*) proposée par le rapport de l'AESA, Stay Grounded a calculé qu'en tenant compte de l'ensemble de ses impacts sur le climat, du puits de pétrole au moteur de l'avion, le transport aérien est responsable de 5.9 % du réchauffement climatique d'origine humaine. <https://stay-grounded.org/fact-sheet-climate-impact/>

est responsable d'une part relativement importante du réchauffement climatique. Selon une étude récente, **1 % de la population mondiale est à l'origine de la moitié des émissions mondiales du transport aérien**, et beaucoup de grands voyageurs sont européens<sup>4</sup>. Avec les risques que fait courir le réchauffement sur la vie et les moyens de subsistance de nombreux habitants de la Terre, y compris européens, aucun secteur ne peut être exempté de réduire ses émissions.

Bien que le rapport de l'AESA et la Commission européenne présentent plusieurs pistes de politiques à même de réduire les impacts climatiques de l'aviation autres que celui du CO<sub>2</sub>, il est inquiétant qu'aucune des mesures proposées ne soit considérée comme pouvant être mise en place avant cinq à huit ans. D'autre part, nombre d'entre elles ne pourront produire de résultats significatifs que longtemps après leur mise en œuvre. Compte tenu de l'urgence d'agir contre le réchauffement climatique, **il n'est pas acceptable d'attendre aussi longtemps**. L'Union européenne a la responsabilité de réduire les émissions du transport aérien et d'éviter un retour à la situation d'avant la pandémie.

**Nous demandons donc que les mesures suivantes soient prises dans le cadre de la future stratégie de mobilité de l'UE et des autres dossiers législatifs liés à cette question :**

- 1. Des mesures doivent être prises pour réduire le nombre de vols intracommunautaires et internationaux.** Les vols court courriers doivent être interdits lorsqu'il existe une alternative moins néfaste pour le climat. La construction et l'extension d'aéroports doivent cesser. Toutes les subventions aux compagnies aériennes et aux aéroports doivent également cesser, y compris les exonérations fiscales sur les billets et le carburant. Au lieu d'accorder des aides inconditionnelles à l'industrie aéronautique, les plans de relance doivent financer un processus de transition vers un système de transport durable, juste pour les salariés, avec des investissements dans des solutions de remplacement comme le transport ferroviaire et des navires propulsés par des énergies renouvelables.
- 2. L'UE et les États membres doivent tenir pleinement compte des impacts autres que ceux du CO<sub>2</sub>.** En vertu du principe de précaution, les émissions de CO<sub>2</sub> des avions doivent être multipliées par 3 dans les systèmes de déclaration des gaz à effet de serre, y compris dans les inventaires nationaux d'émissions.
- 3. Des solutions prometteuses pour atténuer les impacts autres que ceux du CO<sub>2</sub>, telles que l'évitement des zones de formation de traînées de condensation, doivent être recherchées sans délai**<sup>5</sup>. L'UE doit donner de la visibilité à la réglementation des impacts hors CO<sub>2</sub> qui pourraient orienter le choix des technologies et des carburants pour les avions du futur. Elle doit le faire bien avant 5 à 8 ans en raison de la longueur des délais de développement et de certification.

---

<sup>4</sup> Gössling et al. (2020): <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959378020307779>

<sup>5</sup> Des simulations ont montré qu'on pouvait éviter la formation de la plupart des traînées de condensation en ne modifiant qu'assez légèrement l'altitude d'une faible proportion de vols.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer l'expression de nos sincères salutations.



Jorgo Riss  
Executive Director, Greenpeace European Unit



Magdalena Heuwieser,  
Spokesperson, Stay Grounded

Également au nom de :



## Liste alphabétique des signataires :

AbibiNsroma Foundation,  
Airport Watch,  
Alofa Tuvalu,  
Am Boden bleiben,  
Aterra,  
BAW Fluglaerschutz Hamburg und Schleswig-Holstein,  
CAN Europe (Climate Action Network),  
Carbon Market Watch,  
cBalance solutions hub,  
Coordination of Indigenous Peoples and Organisations Eastern Mexico State CPOOEM,  
Ecologistas en Acción,  
Erasmus by Train,  
Flight Free Australia,  
Flight Free Germany,  
Germanwatch,  
Global Anti-Aerotropolis Movement,  
Greenpeace,  
Milieu Defensie,  
NOAH - Friends of the Earth Denmark,  
Periskop,  
Protect Our Winters Europe,  
Réseau Action Climat France,  
Robin Wood,  
Safe Landing,  
Schipholwatch,  
Stay Grounded,  
Transport & Environment,  
UECNA (European Union Against Aircraft Nuisance),  
UFCNA (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs),  
Umanotera,  
Zaļā brīvība,  
Zomer Zonder Vliegen,  
350 Seattle.