



Fiches greenwashing aviation

Le « greenwashing » est un discours fallacieux présenté par une organisation dans le but de tromper le public sur l'impact environnemental de ses activités actuelles ou futures.

Au niveau mondial, le secteur aérien prévoit un triplement du trafic d'ici 2050. Si cela se produisait, la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre pourraient doubler. Les gouvernements, influencés par le secteur, s'appuient sur des pro-

messes technologiques irréalistes et la compensation carbone pour verdir cette croissance. Ils invoquent également la croissance économique pour justifier les subventions et les allègements fiscaux accordés aux aéroports, aux compagnies aériennes, à l'industrie aéronautique et aux compagnies pétrolières. Cette série de fiches passe en revue ces affirmations et déconstruit les mythes et idées fausses les plus répandus.

7 - Compensation carbone

La compensation carbone repose sur des « unités » de gaz à effet de serre (GES) vendues par des entités revendiquant les avoir retirées de l'atmosphère ou avoir évité ou réduit leur émission, et achetées par d'autres entités pour tenter de compenser leurs propres émissions.

La compensation carbone joue un rôle important dans de nombreux plans actuels de réduction des émissions et peut être utilisée par des systèmes d'échange de quotas comme c'est le cas en Californie. Basée sur des projets situés pour la plupart dans les pays du Sud global, elle est utilisée par les États et les entreprises (appartenant surtout au Nord global) pour se mettre en conformité. La plupart des échanges ont lieu sur des marchés du carbone spécialisés.

Le secteur aérien fait un large recours à la compensation carbone. L'OACI (Organisation de l'aviation civile internatio-

nale), l'organisme des Nations unies en charge du secteur, est parvenue à un accord sur un système commun pour les vols internationaux, dénommé CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale). Certains pays comme la France disposent de systèmes de compensation particuliers pour les vols à l'intérieur de leurs frontières.

Les passagers aériens peuvent également se voir proposer de compenser leur voyage lorsqu'ils effectuent une réservation auprès de compagnies aériennes ou d'agences de voyage, et dans certains cas la compensation carbone est même incluse dans le prix du billet.

Souvent les aéroports se « verdissent » en compensant les émissions de leur activité au sol et en font un argument pour inciter les gens à utiliser leurs services, sans se soucier des émissions des avions.



CE QUE LE SECTEUR AÉRIEN NOUS DIT

Indispensable : les émissions des avions sont « difficiles à réduire ». La compensation carbone est donc indispensable pour parvenir à une « croissance neutre en carbone » dans le cadre de CORSIA (2021-2035)¹ et à la neutralité carbone en 2050².

Qualité garantie : la qualité des projets de compensation carbone est garantie par des normes internationales et des organismes certificateurs indépendants.

Action immédiate : de nombreux crédits carbone liés à des projets de qualité en attente de financement sont disponibles sur le marché.

Équitable : vu l'importance du transport aérien pour la société et l'économie mondiale, plutôt que de réduire le trafic, il est juste, lorsque c'est plus rentable, de payer pour réduire les émissions ailleurs ou pour retirer du CO₂ de l'atmosphère.

Mieux que des taxes : la compensation est une meilleure option que les réglementations environnementales, telles que taxes et restrictions du trafic aérien, qui réduisent les bénéfices dont les compagnies aériennes ont besoin pour investir dans de nouvelles technologies ou de nouveaux carburants.

CE QU'IL NE NOUS DIT PAS

Fallacieuse : la compensation carbone ne réduit pas les émissions. Elle détourne des projets essentiels à la réalisation des objectifs climatiques mondiaux, pour justifier la poursuite de la croissance du transport aérien. De plus, les projets de plantation d'arbres et de protection des forêts, les plus répandus, n'ont aucune garantie de pérennité et ne peuvent être déployés à une échelle suffisante en raison du manque de terres disponibles.

Inefficace ou frauduleuse : de nombreux projets de compensation ne respectent pas les normes de qualité et ouvrent la porte à la fraude.

Procrastination : la compensation détourne l'attention de l'urgence qu'il y a à réduire les émissions du secteur aérien pour atteindre les objectifs climatiques. Elle accroît les risques de chaos climatique, retarde l'action et ouvre le droit à polluer.

Injuste : la compensation carbone est injuste car elle légitime les émissions élevées d'une minorité aisée, tout en accaparant des ressources essentielles pour la majorité, comme des terres nécessaires à la production alimentaire ou à la restauration de la biodiversité.

Trop peu cher : les crédits carbone sont tellement bon marché que les systèmes de compensation ne peuvent conduire à une réduction de la demande, indispensable pour faire baisser les émissions.

CORSIA

CORSIA est un outil mondial de marché conçu pour compenser la fraction des émissions de CO₂ des vols internationaux dépassant 85 % de leur niveau de 2019. Il oblige les compagnies aériennes à acheter des crédits carbone.

Croissance neutre en carbone : les émissions de CO₂ qui dépasseront 85 % des émissions de 2019 prises comme référence seront compensées (2023-2035).

Un accord mondial : CORSIA offre un cadre homogène pour réduire les émissions de l'aviation internationale, en minimisant les distorsions de marché³.

Épuisement du budget carbone d'ici 2030 : seule une petite partie des émissions sera compensée d'ici 2035, au terme de CORSIA. Comme l'essentiel des émissions ne sera ni réduit ni compensé, le budget carbone de l'aviation devrait être épuisé d'ici 2030.

Un accord faible : CORSIA est un accord minimaliste qui ne concerne que les vols internationaux (sans compter les exemptions) et qui vise à minimiser les coûts du secteur. Il ne sera pas obligatoire avant 2027 et n'est pas juridiquement contraignant. Il ne couvre pas les effets autres que le CO₂ (2/3 de l'impact total du transport aérien sur le climat)⁴.

LA COMPENSATION, UN CONCEPT FALLACIEUX

L'atmosphère peut être comparée à un réservoir alimenté en CO₂ par des tuyaux, un pour chaque secteur économique. On sait que le réservoir va déborder avant dix ans si le CO₂ continue à être déversé au rythme actuel. Alors que la plupart des secteurs réduisent leur débit, le secteur aérien, lui, continue d'augmenter le sien et prétend qu'il suffit d'en compenser une partie.

Il y a deux types de compensation carbone : le premier consiste à éviter ou à réduire les émissions dans d'autres secteurs, le second à retirer du CO₂ de l'atmosphère. Il s'agit donc soit de payer d'autres secteurs pour qu'ils ferment leurs propres robinets, soit d'investir dans des « éponges » pour absorber le CO₂ et le stocker dans des réservoirs soi-disant sûrs.

Le problème avec la première option, **demander à d'autres secteurs de réduire ou d'éviter leurs émissions** (en finançant, par exemple, des éoliennes en Inde), c'est qu'elle détourne à son profit et réduit à néant les baisses d'émissions de projets dont on a pourtant grand besoin pour atteindre des objectifs climatiques mondiaux difficiles. Pire encore, ce détournement est utilisé pour justifier la croissance des émissions du transport aérien.

La deuxième option, qui consiste à **retirer du CO₂ de l'atmosphère**, ne permet pas de remettre l'atmosphère dans le même état qu'avant le vol. La seule « éponge » utilisable aujourd'hui est la biomasse végétale. Les procédés industriels tels que le DACCS (Direct Air Carbon Capture & Storage - Captage du dioxyde de carbone dans l'air & stockage) n'en sont qu'au stade pilote et rien ne prouve qu'ils pourraient être déployés à grande échelle.

Le stockage de carbone dans les arbres ou dans d'autres types de biomasse est un processus lent (plusieurs dizaines d'années) et rien ne garantit que le carbone restera stocké à long terme. Les arbres peuvent être victimes d'incendies, de sécheresse, de maladies... et finiront probablement par être abattus.

Un autre problème posé par la plantation d'arbres est que les terres gérées par l'homme sont aujourd'hui émettrices nettes de carbone à l'échelle mondiale, en raison notamment de la déforestation et des incendies de forêt. Il en sera ainsi pendant des années avant que la situation ne s'inverse et que la biomasse ne devienne un absorbeur net de carbone. **Les actions visant à restaurer ou à augmenter la biomasse doivent d'abord compenser sa destruction continue** et le secteur aérien ne peut s'approprier les rares ressources foncières disponibles, sachant qu'il faut également restaurer la biodiversité et nourrir les populations.

Scott Kirby, PDG de United Airlines, le dit très bien : « *La compensation carbone consiste principalement à planter des arbres, et il n'y a rien de mal à ça, mais la vérité, c'est que la plupart de ces projets n'ont aucune réalité. Il s'agit d'arbres qui allaient être plantés de toute façon, ou d'arbres*

qui ne vont jamais être abattus. Mais le plus important, c'est que le système n'est pas extensible. Si l'on plantait des arbres sur chaque hectare de la planète où il est possible d'en faire pousser, cela représenterait moins de cinq mois d'émissions de l'humanité. De toute façon, nous mourrions tous de faim parce que toutes les fermes auraient disparu »⁵.

Face à l'urgence climatique et écologique, l'heure n'est plus aux demi-mesures. Il n'y a plus aucune marge de manœuvre dans le système. Tous les leviers d'action doivent être utilisés. Il faut restaurer les écosystèmes de manière bien pensée, stopper la déforestation et la destruction des habitats. Nous devons également remplacer les combustibles fossiles par des énergies réellement renouvelables. Nous devons faire tout cela et **en plus** réduire les émissions du transport aérien.

LES PROJETS DE COMPENSATION SONT TRÈS SOUVENT INCONSISTANTS OU FRAUDULEUX

Non seulement le principe même de la compensation carbone est fortement contesté, mais il s'avère que malgré leur certification par des organismes officiels ou indépendants, une grande partie des projets financés ne donne pas les résultats escomptés. Certains sont même frauduleux.

Plusieurs enquêtes ont montré cela. Les critères auxquels les projets sont censés satisfaire ne sont souvent pas respectés :

- Les bénéfiques ne peuvent être **ni mesurés ni vérifiés**
- Le projet n'est **pas additionnel** : il aurait quand même été réalisé sans le financement procuré par la vente de crédits carbone
- Les **réductions d'émissions sont surestimées**, mettant ainsi sur le marché des millions de crédits fantômes
- Le projet n'est **pas pérenne** ou il n'y a aucune garantie qu'il durera aussi longtemps que prévu. Les arbres peuvent mourir, brûler ou être abattus prématurément et le carbone remis dans l'atmosphère
- La mise en œuvre du projet entraîne des émissions indirectes annulant ses bénéfiques (**fuites de carbone**)
- Les réductions d'émissions sont revendiquées par d'autres organisations, ou comptabilisées dans les CDN (Contributions déterminées au niveau national) (**Double comptage**)

Des chercheurs ont analysé 1350 projets de parcs éoliens en Inde dans le cadre du Mécanisme de développement propre (MDP) et ont conclu que plus de 52 % des crédits carbone émis étaient attachés à des projets qui auraient été réalisés sans cela et que la vente de ces crédits à des pollueurs soumis à réglementation avait augmenté les émissions mondiales de CO₂ de manière significative⁶. En 2023, une enquête menée par un consortium de journalistes sur Verra, la principale norme mondiale pour le marché en plein essor de la compensation volontaire, a révélé que plus de 90 % de ses crédits de compensation liés à la forêt tropicale – parmi les plus couramment utilisés par

les entreprises – **sont peu susceptibles de véritablement réduire le carbone**⁷.

Même des acteurs importants du secteur le reconnaissent (voir ci-dessus la déclaration du PDG d'United Airlines), nombre de projets de compensation sont fallacieux. Et certaines compagnies, comme **easyJet, ont mis fin à la compensation**.

LA COMPENSATION RETARDE L'ACTION

La compensation, même quand les projets sont de qualité, est pire que de ne rien faire, car elle ne fait que reporter à plus tard les véritables actions et accroît les risques pour les nouvelles générations.

Les passagers ne sont pas incités à réduire leurs émissions et à remettre en question leur façon de voyager. S'ils

SOLUTIONS FONDÉES SUR LA NATURE SOLUTIONS CLIMATIQUES NATURELLES (EN ANGLAIS, NBS/NCS)

Les solutions fondées sur la nature (en anglais, NBS) ont pour objet la gestion et l'utilisation durables de la nature pour relever les défis socio-environnementaux. À l'origine, les NBS désignaient les politiques environnementales au sens large, tandis que les NCS ne concernaient que la réduction des émissions de carbone, mais les deux termes sont aujourd'hui pratiquement synonymes. Les NBS/NCS sont importantes pour atténuer les effets du changement climatique ou d'autres problèmes environnementaux causés par l'homme, par exemple : la réintroduction des castors pour réduire les risques d'inondation ; la plantation de mangroves pour amortir l'impact des tempêtes ; l'aménagement paysager pour la réduction des inondations ; le reboisement pour ralentir le ruissellement des eaux de pluie ; la restauration des tourbières, des marais salants et des zones humides, etc. Elles peuvent contribuer à restaurer la biodiversité et à éliminer du carbone de l'atmosphère en le stockant naturellement.

En principe, les NBS/NCS sont une bonne chose. **Elles posent toutefois problème quand elles sont utilisées pour compenser les émissions, en particulier quand elles sont commercialisées par des mécanismes de marché et que les crédits associés font l'objet d'échanges et de spéculation.** Il n'en reste pas moins que les NBS/NCS doivent être encouragés si elles sont une aide **supplémentaire** pour atténuer le réchauffement climatique en stockant le carbone, mais elles ne doivent pas **se substituer** aux réductions d'émissions ni permettre de poursuivre la croissance.

Selon Costanza et al. (1997), la financiarisation de la nature (et de tout ce qui est nécessaire à la vie) est fondée sur le postulat qu'il serait impossible d'arrêter la destruction sans donner un prix aux services écosystémiques et à la biodiversité¹³. Cette approche conduit à l'accaparement de terres et à la perte de biodiversité et pourrait aller jusqu'à la constitution de banques de gènes et à la mise en vente de la nature comme n'importe quelle marchandise^{14, 15} (plus l'espèce est rare, plus le prix est élevé).

Donner une valeur au potentiel d'absorption de car-

bone des NBS/NCS lié à la protection ou à la restauration des écosystèmes, et s'en servir pour lever des fonds, conduit à mettre le pouvoir entre les mains des financeurs. **Il est de ce fait illusoire de mettre en place des garde-fous**¹⁶. Dans la pratique, ceux qui ont le plus intérêt à apporter des financements sont ceux qui souhaitent compenser des émissions de combustibles fossiles à grande échelle. Lors de la COP25, un marché des solutions climatiques naturelles¹⁷ a été lancé conjointement¹⁸. A l'occasion de la COP26, un groupe d'organisations de conservation de la nature et de scientifiques a publié une lettre ouverte soutenant les NBS, appelant au respect d'un certain nombre de principes mais n'excluant pas leur utilisation en tant que compensation carbone¹⁹. Certaines ONG promeuvent activement la compensation et les crédits carbone et ont fait appel à des entreprises pour les aider.

Il existe un large éventail de programmes et de manières de s'y inscrire²⁰. Les NBS/NCS sont également de plus en plus utilisés par des aéroports, comme Heathrow²¹, qui visent à devenir neutres en carbone d'ici 2035 pour justifier leurs plans de croissance et l'augmentation de leurs émissions.

Les NBS/NCS ne sont pas nouvelles. Elles se placent dans la continuité de systèmes plus anciens tels que le Plan d'action pour les forêts tropicales (1985), le Mécanisme de développement propre (protocole de Kyoto) et le REDD (Réduction des émissions de GES dues à la déforestation et à la dégradation des forêts)²².

Nous devons **nous opposer aux solutions illusoires, quelle que soit la façon dont elles sont présentées**, et soutenir de véritables solutions gérées par les communautés locales et venant de la base. Permettre l'autodétermination et les droits des peuples indigènes est l'une des manières les plus efficaces d'utiliser l'argent destiné à la « conservation de la nature », mais très peu est dépensé en ce sens. Le cadrage « Nature et climat » a été considéré comme un pas en avant par rapport au cadrage « Climat », mais il est loin d'être parfait. Il faut toujours mettre en avant la nature, mais dans le cadre d'une culture de l'écosystème : « Nature, population et climat ».

pensent que leurs vols sont compensés, ils risquent même de voyager plus, se sentant déliés de toute culpabilité.

Les gouvernements s'abritent derrière la compensation pour ne pas prendre de mesures à même de véritablement baisser les émissions, afin de protéger la croissance économique de secteurs qu'ils pensent importants pour le PIB de leur pays : tourisme et transport aérien.

Enfin, pour **les compagnies aériennes**, la compensation carbone est une solution de facilité qui ne pèse pas de manière significative sur la demande.

LA COMPENSATION ACCROÎT LES INÉGALITÉS ET CRÉE DES DÉPENDANCES NÉOCOLONIALES

En donnant bonne conscience à la minorité aisée qui prend souvent l'avion, sans l'inciter à voyager moins, la compensation carbone permet au transport aérien de poursuivre sa croissance et d'aggraver son impact climatique.

Le secteur accroît ainsi les inégalités entre cette minorité aisée qui profite à bon compte du présent, et la grande majorité, la plus exposée aux conséquences présentes et futures du réchauffement.

Reportant sans cesse les efforts de réduction des émissions, nous laissons aux écosystèmes, ainsi qu'aux générations présentes et futures, une dette carbone qu'elles devront rembourser (si tant est que cela soit possible) en extrayant des quantités énormes de carbone de l'atmosphère, alors qu'elles auront à affronter des conditions climatiques de plus en plus difficiles et des pénuries de ressources. Il convient également de noter que les émissions du secteur ne sont pas actuellement tarifées de manière à mettre de l'argent de côté pour rembourser cette dette.

Les voyageurs aériens paient en effet aujourd'hui très peu pour leurs émissions, laissant aux futurs contribuables la charge d'en assumer les conséquences.

Comme ils coûtent moins cher dans les pays du Sud global, c'est là que se trouvent la plupart des projets de compensation. Ils constituent une forme de néocolonialisme et sont source de nouvelles inégalités entre le Nord et le Sud. Ils exigent en effet de prendre le contrôle de vastes étendues de terre, le plus souvent situées dans des pays dont l'économie est largement agricole, voire dépossèdent les populations locales de leurs droits coutumiers sans leur consentement et parfois même sans qu'elles le sachent.

LES CRÉDITS CARBONE SONT TROP PEU CHERS

Les crédits carbone utilisables dans le cadre de CORSIA ne coûtent pas plus de quelques euros par tonne de CO₂, alors que le cours du CO₂ sur le marché européen du carbone a atteint 100 €/tonne en février 2023⁸. L'ONG Transport & Environment a calculé que **l'impact sur le coût d'un billet Paris-New York ne devrait pas dépasser 1,70 € en 2030⁹**, un montant tout à fait insuffisant pour peser sur la demande et sans aucun rapport avec le coût du CO₂ pour la planète. Du fait de leur prix très faible, ils dissuadent également les investissements dans des transformations systémiques, beaucoup plus coûteuses.

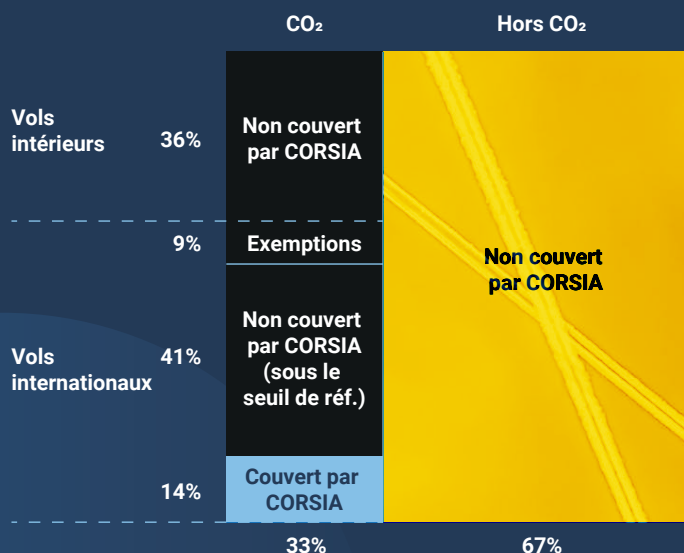
La compensation carbone permet d'éviter des réglementations et des taxes destinées à réduire les émissions, telles qu'une taxe sur les voyageurs fréquents et/ou des limites à l'expansion des aéroports et à la croissance des compagnies aériennes.

Seul 5 % de l'impact climatique total du transport aérien devrait être couvert par CORSIA en 2030



Non seulement CORSIA, le régime de compensation carbone pour l'aviation internationale, n'est pas une solution acceptable pour combattre le réchauffement climatique, mais sa couverture est très faible. Il ne couvre pas les vols intérieurs, ni les vols vers les petits pays. Et surtout, il ne couvre que les émissions de CO₂ supérieures à 85 % du niveau atteint en 2019. Cela fait qu'au total, il ne couvrirait que 14 % des émissions de CO₂ et aucun des impacts climatiques autres que le CO₂, pourtant deux fois plus importants que ceux du CO₂.

Sources :
ICCT (2020): <https://bit.ly/icct-CORSIA>
T&E (2022): <https://bit.ly/CORSIA-coverage>



CORSIA : UNE CROISSANCE NEUTRE EN CARBONE EST UN OBJECTIF LARGEMENT INSUFFISANT

La compensation carbone n'est, comme on l'a vu, ni légitime ni efficace pour réduire les émissions de l'aviation. Mais à supposer qu'elle le soit, l'objectif de croissance neutre en carbone que s'est fixé le secteur est de toute façon très insuffisant. Viser une croissance neutre en carbone¹⁰ revient en effet à ne compenser que les émissions qui dépassent le niveau d'émissions de l'année de référence. Pour ne pas dépasser le seuil de 1,5°C de réchauffement planétaire de l'Accord de Paris, il faudrait baisser toutes les émissions de 55 % d'ici 2030. Sans réduction drastique de ses (propres) émissions, le budget carbone du secteur aérien sera épuisé d'ici 2030 (Fiche 06 Neutralité carbone).

Tout en laissant miroiter des solutions technologiques peu réalistes lui permettant d'asseoir une image de responsabilité, **le secteur aérien se défait de son incapacité à réduire ses émissions de CO₂ dans un délai compatible avec l'urgence climatique en ayant recours à l'expédient**

Bien que le développement de nouvelles technologies et de nouveaux carburants puisse se révéler utile, il ne peut servir d'alibi pour remettre à plus tard les réductions d'émissions nécessaires pour atténuer la crise climatique. La seule façon de réduire efficacement les émissions du secteur aérien est de limiter les voyages en avion. Pour y arriver, il faut des réglementations ef-

CORSIA : UN ACCORD A MINIMA

Le secteur se déclare satisfait d'avoir obtenu un accord international, ce qui est certes difficile, mais la contrepartie est un accord très faible qui ne résout rien. Et même pire, il pourrait empêcher les pays signataires d'aller plus loin pour leurs vols domestiques ou de signer des accords bilatéraux pour les autres.

Même lorsqu'il deviendra obligatoire en 2027, CORSIA ne couvrira que 14 % des émissions mondiales de CO₂ du secteur aérien. Mais, comme les impacts autres que celui du CO₂ ne sont pas couverts, et qu'ils représentent 2/3 de l'impact climatique total du secteur, CORSIA n'en couvrira en fait qu'à peine 5 % (Voir infographie).

Applicable aux seuls vols internationaux, non juridiquement contraignant, ouvert à des exemptions¹¹, limité aux émissions excédant celles de l'année de référence (85 % des émissions de 2019¹²), et surtout reposant sur l'illusion de la compensation carbone, cet accord ne fait que compléter l'arsenal greenwashing du secteur.

de la compensation carbone. La seule solution responsable serait de réduire le trafic aérien. Mais il a fait le choix de ne pas impacter ses profits immédiats en payant des sommes dérisoires pour faire faire par d'autres ce qu'il est dans l'incapacité de faire, ou se refuse à faire.

ficaces. Dans notre rapport **Décroissance du transport aérien**²³, nous discutons des mesures qui pourraient permettre une réduction juste du trafic. Et dans notre document intitulé **Pour une transition juste dans l'aérien**²⁴, nous avançons l'idée selon laquelle une reconversion du secteur est possible tout en sauvegardant les intérêts des employés.

NOTES

¹ IATA (Nov. 2022) : <https://bit.ly/CORSIA-fact-sheet>

² ICAO (7 Oct. 2022) : <https://bit.ly/ICAO-net-zero>

³ ICAO (2023) : <https://bit.ly/CORSIA-overview>

⁴ ICAO (2022) : <https://bit.ly/CORSIA-FAQs>

⁵ Washington Post Live (Oct. 2022) : <https://bit.ly/CEO-United> (00:45)

⁶ Calel R. et al. (2021) : <https://bit.ly/CalelR>

⁷ The Guardian (2023) : <https://bit.ly/43CB5HA>

⁸ Carboncredits.com : <https://carboncredits.com/carbon-prices-today/>

⁹ T&E (2022) : <https://bit.ly/CORSIA-coverage>

¹⁰ Depuis l'adoption de CORSIA en 2016, l'OACI s'est engagée en 2022 sur un « objectif à long terme ambitieux de zéro émissions nettes d'ici 2050 » (c'est-à-dire à la neutralité carbone), mais l'objectif de « croissance neutre en carbone » de CORSIA reste inchangé.

¹¹ CAO (2022) : https://bit.ly/CORSIA-FAQs_section_2

¹² ICAO (2022) : <https://bit.ly/CORSIA-FAQs>

¹³ Costanza, R. et al (1997) : https://bit.ly/Costanza_R

¹⁴ Banking Nature (2015) : <https://youtu.be/y1EdZeRHgbM>

¹⁵ Paulson Institute (2020) : <https://bit.ly/FinancingNature>

¹⁶ REDD-Monitor (2020) : <https://bit.ly/redd-monitor>

¹⁷ IETA (2019) : <https://bit.ly/NCS-Initiative>

¹⁸ In These Times (2019) : <https://bit.ly/DivorcedReality>

¹⁹ NBS Guidelines : <https://bit.ly/NBSguidelines>

²⁰ REDD-Monitor (2019) : <https://bit.ly/ScopeSchemes>

²¹ Heathrow Media Centre (2018) : <https://bit.ly/UKpeatlands>

²² World Rainforest Movement (2020) : <https://bit.ly/WRM>

²³ Stay Grounded (2019) : <http://bit.ly/DegAvR>

²⁴ Stay Grounded (2021) : <https://bit.ly/JustTransitionAviation>

Neustiftgasse 36
1070 Vienna, Austria
www.rester-sur-terre.org
info@stay-grounded.org

Faire un don :
<https://rester-sur-terre.org/don/>

