



La mobilité aérienne, emblème de l'injustice climatique



QU'EST CE QUE L'(IN)JUSTICE CLIMATIQUE ?

La justice climatique suppose une transformation du fonctionnement injuste de nos systèmes mondialisés - et les secteurs privilégiés comme le transport aérien doivent être parmi les premiers à changer.

Nous vivons une époque de profonde injustice écologique et climatique. **Ce sont ceux qui ont le moins contribué à la crise climatique qui en subissent le plus les conséquences.** Sans une action urgente, la situation ne fera qu'empirer. Les premiers à avoir exploité les énergies fossiles, et qui en ont profité le plus, doivent aussi être les premiers à mettre fin à leur pollution destructrice du climat, tout en aidant les pays à bas revenu à abandonner les combustibles fossiles et à s'adapter aux effets de plus en plus fréquents et de plus en plus graves du dérèglement climatique.

Mais la justice climatique va bien au-delà du seul partage des efforts de réduction des émissions et du financement de l'adaptation. Atteindre la justice climatique suppose que les sociétés humaines aient pour but premier une bonne qualité de vie pour tous plutôt que des profits pour quelques-uns. La justice climatique est une justice planétaire qui repose sur la reconnaissance des droits de tous les êtres et de l'ensemble du vivant, et sur **l'acceptation des responsabilités historiques dans la crise climatique et dans les profondes inégalités du système actuel.** Cela implique donc également de lutter contre toutes les formes de discrimination fondées sur le sexe, l'origine, la race, la classe, la religion, le handicap ou l'orientation sexuelle.

QUI EST RESPONSABLE ET QUI PAIE ?

Du point de vue de la justice climatique, la responsabilité des émissions doit être mesurée en termes d'émissions historiques cumulées, et non de flux annuels. **En 2015, les pays du Nord géopolitique ont dépassé de 92 % leur "juste part" d'émissions de CO₂**¹. Près des deux tiers de la pollution climatique émise à ce jour sont imputables à 90 grandes entreprises, dont beaucoup appartiennent à des actionnaires privés basés dans le Nord géopolitique, comme Chevron, Peabody et Shell².

L'inégalité carbone et les injustices climatiques et environnementales sont omniprésentes. Les groupes défavorisés, vulnérables et marginalisés souffrent beaucoup plus de la crise climatique et de ses conséquences que les couches aisées de la société, bien que les premiers y contribuent le moins. Par ailleurs, ce sont souvent les mêmes qui sont également touchés par d'autres formes de discrimination. Il s'agit de groupes tels que les femmes, les personnes de couleur, les peuples autochtones, les communautés économiquement défavorisées et ceux qui sont les premiers à subir les conséquences négatives de l'extraction des combustibles fossiles et du colonialisme climatique. Cela est vrai à plusieurs égards :

1. **Ils sont plus souvent écartés des bénéfices de l'exploitation des énergies fossiles (pétrole, charbon et gaz) et souffrent davantage de ses nuisances.** En d'autres termes, ce sont les hommes riches et blancs qui ont le plus souvent recours à l'avion et à la voiture³. Ce sont aussi majoritairement des hommes qui dirigent les compagnies pétrolières et en engrangent les bénéfices⁴. En revanche, les communautés économiquement défavorisées et les personnes de couleur sont plus susceptibles de vivre à côté des raffineries, des aéroports polluants ou des routes très fréquentées. Les terres indigènes deviennent souvent des "zones sacrifiées", c'est-à-dire détruites

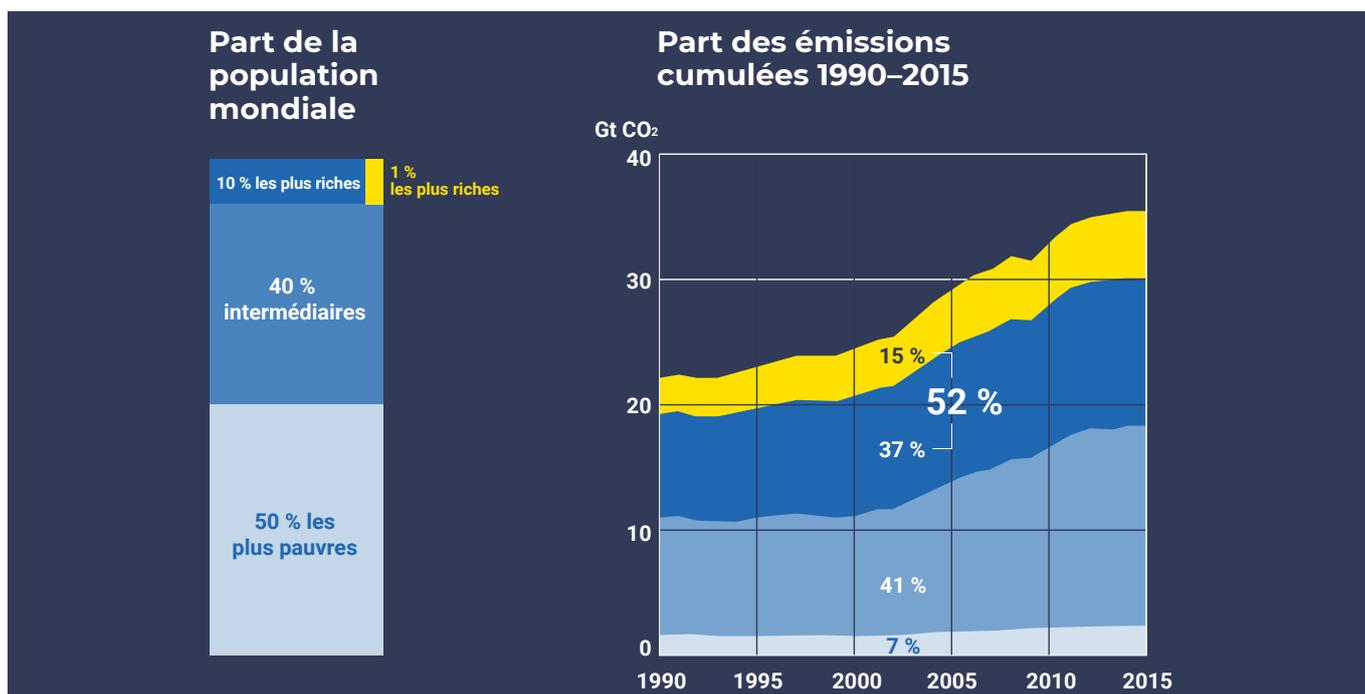
par les activités liées à la production d'énergie fossile.

2. Ces populations sont **davantage touchées par les conséquences à long terme du réchauffement climatique**, telles que le manque d'eau ou les mauvaises récoltes⁵. Le plus souvent, elles ne disposent pas des ressources (financières ou non) nécessaires pour s'adapter aux conditions de plus en plus difficiles engendrées par le réchauffement climatique.

3. **La crise climatique amplifie les inégalités et les conflits existants**⁶. Dans les régions où des conflits éclatent autour des ressources dont l'eau, les conditions de vie se détériorent souvent de façon dramatique pour les groupes les plus vulnérables.

4. Ce sont également les groupes marginalisés qui subissent **les conséquences directes des fausses solutions à la crise climatique**. C'est le cas, par exemple, des communautés indigènes chassées de leurs terres par des projets de compensation ou des communautés économiquement défavorisées dont les moyens de subsistance se réduisent du fait de l'accaparement de terres pour la production d'agrocarburants⁷.

L'impact climatique individuel dépend essentiellement des revenus et de la richesse de chacun. Ainsi, les **10 % les plus riches** de la planète sont responsables **de 52 % de la pollution climatique**. La **moitié la plus pauvre** de la population mondiale n'est responsable que de **7 %** des émissions cumulées de 1990 à 2015⁸. Alors que celles-ci résultent de la satisfaction de besoins essentiels comme l'alimentation et le chauffage, les fortes émissions des plus riches proviennent de consommation de produits de luxe comme les grosses voitures et les voyages en avion, dont les émissions s'envolent.

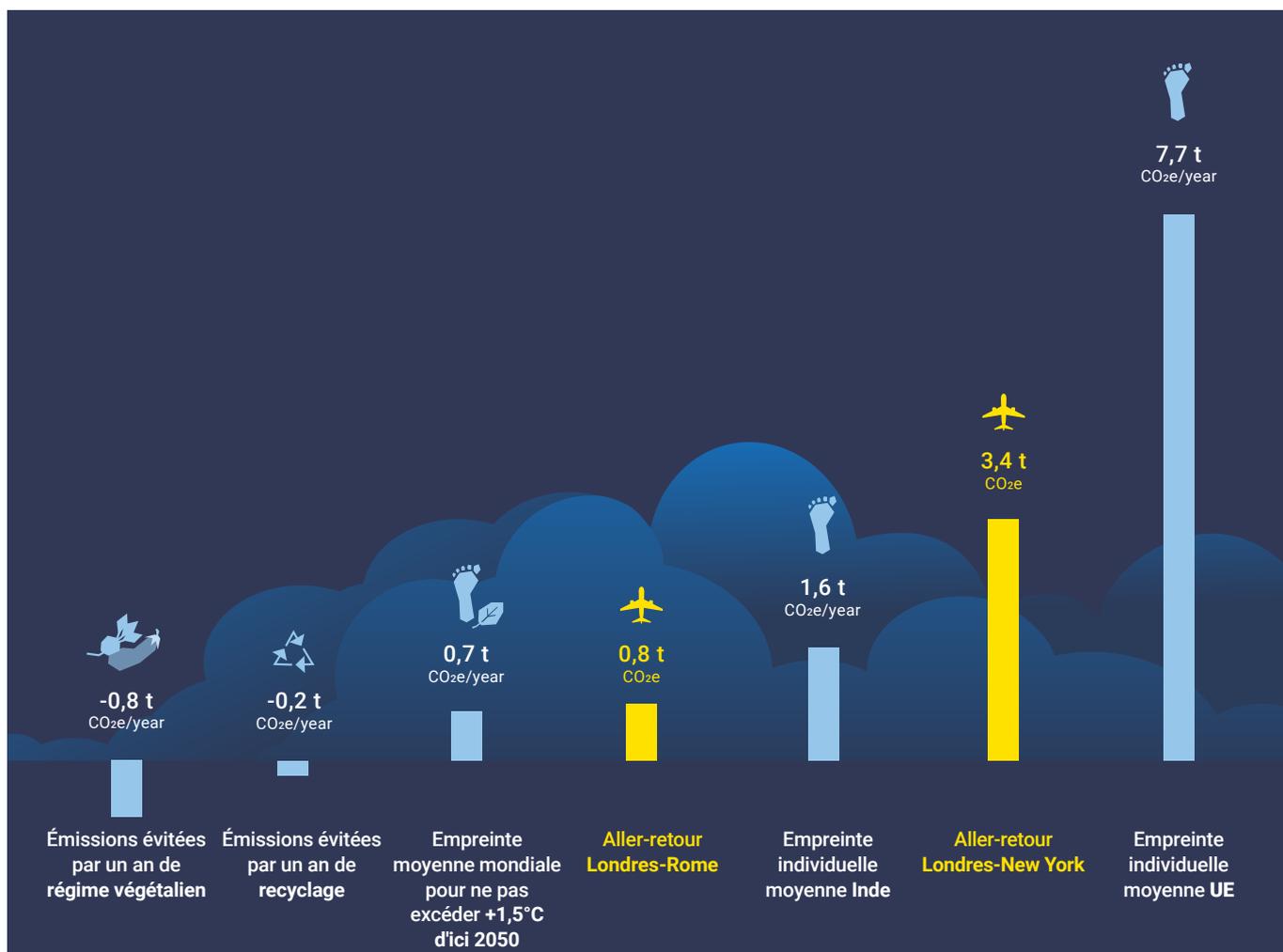


LA MOBILITÉ AÉRIENNE ET L'INJUSTICE CLIMATIQUE

La mobilité aérienne est l'un des exemples les plus marquants d'injustice climatique. Un seul vol aller-retour Londres-New York (3,4 t CO₂e), c'est près de deux fois l'empreinte moyenne actuelle d'un habitant de l'Inde pour une année entière (1,8 t CO₂e) et cinq fois l'empreinte carbone moyenne individuelle soutenable⁹! **De ce fait, il est impossible d'adopter un mode de vie à 1,5 degré tout en continuant à prendre l'avion¹⁰.**

Seule une petite minorité de la population mondiale prend l'avion : 2 à 4 % de la population mondiale a pris un vol international en 2018, environ 80 % n'a jamais pris l'avion, et seul 1 % est responsable de la moitié des émissions de l'aérien. Cette petite minorité est également **la plus riche**. Les 10 % les plus riches utilisent 75 % de l'énergie du transport aérien¹¹.

L'un des moyens trouvés par le secteur aérien pour légitimer sa croissance, et par les passagers pour justifier leurs vols est de s'appuyer sur la « **compensation carbone** » des émissions en finançant des programmes basés pour la plupart dans les pays du Sud géopolitique. En fait, la compensation conduit souvent à de nouvelles injustices (par ex. des infractions aux droits de l'homme et des problèmes environnementaux dans les pays les plus pauvres)¹², ne réduit pas réellement les émissions¹³, empêche une véritable diminution de l'usage de l'avion et favorise le statu quo. En résumé, il s'agit **d'un permis de polluer**.



COMMENT PARVENIR A LA JUSTICE CLIMATIQUE ?

L'action climatique doit s'attaquer à ces inégalités et créer les conditions d'une bonne vie pour tous ! **Il n'y a pas d'autre voie possible : ce n'est qu'en transformant, à l'échelle locale et mondiale, notre manière d'habiter la Terre, de prendre des décisions, de travailler, de produire, de consommer et de nous relier aux autres et à la nature, que nous atteindrons la justice climatique.**

Les pays, les entreprises et les citoyens d'Europe, d'Amérique du Nord et d'autres régions qui ont la plus grande responsabilité historique dans la crise climatique doivent prendre l'initiative de réduire rapidement leurs émissions. En outre, bien qu'aucune somme d'argent ne puisse annuler les dégâts, les dettes écologiques et climatiques doivent être remboursées afin de permettre la réparation des dommages déjà subis. Plus précisément, les États et les entreprises du Nord géopolitique qui ont bénéficié de la destruction de la nature, dilapidé nos ressources et hypothéqué l'avenir, doivent verser des réparations financières aux communautés du Sud pour lesquelles le dérèglement climatique est désormais une réalité quotidienne. Ces ré-

parations doivent aller au-delà de l'aspect financier et inclure des transferts de technologie, des dérogations aux brevets et l'annulation de la dette pour les pays les plus vulnérables, ainsi que des politiques visant à répondre aux migrations causées par l'accélération du réchauffement climatique et ses conséquences.

Les changements et les mesures nécessaires pour faire face à la crise climatique et s'y adapter ne doivent pas être imposés d'en haut. Des processus véritablement inclusifs et démocratiques sont nécessaires et les groupes défavorisés doivent être au cœur de ces processus afin de remédier aux déséquilibres de pouvoir et aux discriminations historiques. Et il ne s'agit pas seulement des humains. Toutes les entités sensibles et non sensibles font partie de notre planète et donc de nous-même : qu'il s'agisse d'animaux, de plantes, de rivières ou de montagnes. Ils ont également le droit à l'existence. **Le but de tout cela est la justice planétaire, qui permette de donner à tout être vivant sur notre planète la possibilité de vivre une bonne vie.**

NOTES

¹ Hickel (2020) : Quantifying national responsibility for climate breakdown. <https://bit.ly/3XQFGTh>

² Climate Accountability Institute (n.d.). <https://bit.ly/CAICarbonMajors>

³ EIGE (2012) : Gender Equality and Climate Change. <https://bit.ly/3YJ4GeX>

⁴ Catalyst (2022) : Women in Energy: Gas, Mining, and Oil (Quick Take). <https://bit.ly/3JdHiQZ>

⁵ Germanwatch (2021) : Global Climate Risk Index. <https://bit.ly/3FjKtpi>

⁶ ICRC (2020) : Seven things you need to know about climate change and conflict. <https://bit.ly/3JzCA1z>

⁷ Rosa-Luxemburg-Stiftung (2021) : Perspectives on a Global Green New Deal. <https://bit.ly/3Ffpq7q>

⁸ Oxfam (2020) : Confronting Carbon Inequality. <https://bit.ly/3mPyoS9>

⁹ Cette empreinte carbone individuelle durable résulte d'une répartition égalitaire de l'ensemble du budget carbone restant d'ici à 2050 dans la perspective des accords de Paris (ne pas dépasser +1,5° en 2100 par rapport à la température moyenne préindustrielle). Voir Akenji et al. (2021) : 1.5-Degree Lifestyles. <https://bit.ly/3mLsKAO>

¹⁰ Sources de l'infographie : Réduction d'émissions liées au régime végétarien, recyclage: Wynnes & Nicholas (2017) : <https://bit.ly/IndivAct> Akenji et al. (2021) : 1.5-Degree Lifestyles. <https://bit.ly/3mLsKAO> Emissions aériennes : Atmosfair : <https://atmosfair.de>

Emissions par personne (chiffres de 2019) : <https://bit.ly/owidCO2footp>

¹¹ Gössling/Humpe (2022) : The global scale, distribution and growth of aviation. <https://bit.ly/401aRvZ>

¹² Voir notamment les projets basés sur les terres ou la forêt de type REDD+ (Reducing Emissions from Deforestation and Forest Degradation) : <https://redd-monitor.org/>

¹³ A propos des compensations CORSIA, voir T&E (2021) : <https://bit.ly/425b3w7>. A propos du Mécanisme de Développement Propre (MDP), le système de compensation des émissions de carbone géré par les Nations Unies, voir Ökoinstitut (2016) : <https://bit.ly/3J6CAVg> Guardian (2023) : Revealed : more than 90% of rainforest carbon offsets by biggest certifier are worthless, analysis shows. <https://bit.ly/3yP6RTJ>. ZEIT et SourceMaterial (2023) : The Carbon Con. The world's biggest companies, from Netflix to Ben & Jerry's, are pouring billions into an offsetting industry whose climate claims appear increasingly at odds with reality. <https://bit.ly/3JRbPWl>

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

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

