

Cohérence avions-climat ?

débat mouvant du 6 juillet 2019 à ZadEnvies

*proposé par Alternatiba-Nantes et
la Commission Transport de NDDL Poursuivre Ensemble*

Selon B&L Evolution :

- les transports intérieurs en avion représentent 5 Mt CO² par an
- les déplacements internationaux(...). Selon les calculs de ces ingénieurs, il est nécessaire de réduire de plus de 70% les émissions de GES liées à l'aviation pour atterrir en 2030 à une empreinte de 6 Mt CO₂e

Pour consulter leur étude :

http://www.bl-evolution.com/Docs/181208_BLevolution_Etude-Trajectoire-rapport-special-GIEC-V1.pdf

Cette étude propose les mesures suivantes qui ont servi de base au débat :

Énoncé 1 : Instauration de la suppression des lignes internes disposant d'une alternative par la route ou le rail en moins de 4h.

- Cela vous semble-t-il réalisable dans un avenir proche (2022 au plus tard) ?
- Êtes-vous prêts à l'accepter, à titre personnel ?

Énoncé 2 : Instauration d'une loterie nationale distribuant 500 000 vols par an (sachant que la moyenne est environ de 9 millions/an en France aujourd'hui)

- Cela vous semble-t-il réalisable dans un avenir proche (dans les 5 ans à venir) ?
- Êtes-vous prêts à l'accepter, à titre personnel ?

Énoncé 3 : Autorisation de deux vols aller / retour long courrier par jeune de 18 à 30 ans, à partir de 2020

- Cela vous semble-t-il réalisable dans un avenir proche ?
- Êtes-vous prêts à l'accepter, à titre personnel ?

Énoncé 4 : Interdiction de tout vol hors Europe non justifié (cf mesures suivantes) à partir de 2020 (L'interdiction peut être progressive pour viser en premier lieu le tourisme à utilité limitée puis s'étendre sur tous les vols non justifiés)

- Cela vous semble-t-il réalisable ?
- Êtes-vous prêts à l'accepter, à titre personnel ?

Pour alimenter débats et réflexions, voici quelques données :

réseau action climat france **6 IDÉES REÇUES SUR LA TAXATION DE L'AÉRIEN** Revendication populaire majeure et présentée comme une mesure d'urgence climatique, la taxation de l'aérien est à l'ordre du jour de la Loi mobilité discutée au printemps 2019 au Parlement. Afin de clarifier un débat souvent pollué de fausses informations, nous démontrons ici 6 idées reçues sur la taxation de l'aérien.

1 « Il n'est pas possible de taxer le kérosène ni de taxer les billets d'avions en France. » FAUX

Il est juridiquement possible de taxer le kérosène utilisé sur les vols métropolitains en France. Il est juridiquement possible de taxer le kérosène utilisé sur un vol international. La convention internationale de Chicago de 1944 ne s'applique pas. Il n'existe pas de frein juridique à la mise en place d'une contribution sur les billets d'avion.

« Cela va tuer les emplois en France » FAUX

Ces mesures concerneraient toutes les compagnies aériennes achetant du kérosène ou vendant des billets d'avion en France. Au moins 7 pays de l'UE ont déjà mis en place une taxe sur le carburant et les billets d'avions, sans pour autant causer de délocalisation des vols ou des emplois. En Europe, la Norvège et la Suisse taxent le kérosène domestique et au moins sept pays de l'UE ont déjà mis en place une taxe sur les billets d'avions, sans pour autant causer de délocalisation des vols ou des emplois. Des emplois peuvent être créés dans le ferroviaire.

Une étude commanditée par la Commission européenne confirme la pertinence de la mise en place d'une taxe de 33 centimes d'euros par litre de carburant. Cette taxe diminue de 10% les émissions de CO2 du secteur aérien et permettrait de réduire le bruit, dans les mêmes proportions. Et tout cela avec des impacts négligeables en termes d'emploi. Une autre étude confirme l'impact faible sur l'emploi en France, grâce notamment au report vers le train et grâce aux moyens financiers. Des mesures peuvent être prises pour garantir une transition juste du secteur aérien.

Exemples de pays ayant instauré une taxation du kérosène

Norvège États-Unis Japon

Depuis le 1er avril 2019, la Suède applique une « contribution climat ». En un an, le nombre de passagers a diminué de plus de 4%.

Taxation du kérosène **Contribution Climat**

+ 3,6 milliards/an*
Émissions fiscales -> 500 millions
entiers sur les vols intérieurs

+> 2 milliards d'euros*
Contribution climat sur les vols au départ de la France

2 « Les billets d'avion sont déjà taxés à hauteur de 50 % ! » FAUX

À ce jour, le secteur aérien bénéficie de nombreuses exemptions fiscales. Il ne supporte que deux taxes dont les recettes ne lui reviennent pas, pour un montant total d'environ 500 M€/an, soit, rapporté au trafic aérien en France, environ 6 euros par passager.

Le secteur aérien bénéficie de nombreuses exemptions fiscales et subventions (Plus de 250 millions d'euros par an)

TVA

Vols	Taux	Observations
Vols intérieurs	10%	Réduite
Vols internationaux	0%	Exemption

Les redevances (aéroportuaires, de navigation aérienne ou d'autres) composent 50% du prix du billet sont destinées à couvrir le coût de services rendus.

3 « Taxer l'avion va pénaliser les plus modestes. » FAUX

En 2014, 81% des ouvriers se déclarent ne pas avoir pu faire un voyage, contre 72% des employés et seulement 42% des cadres supérieurs.

Population mondiale prenant l'avion chaque année.

47% 72%

4 « Le transport aérien ne représente que 1% des émissions en France. » FAUX

5% CO2 des émissions totales en France* (vols internationaux compris)

15% CO2 des émissions des transports français* (vols internationaux compris)

De plus, l'impact du transport aérien sur le réchauffement global est au moins double en raison des vapeurs d'eau et des oxydes d'azote.**

5 « Le train ne peut pas remplacer l'avion » FAUX

Les lignes aériennes parmi les plus fréquentées en France... sont desservies en train.

68% des passagers en France réalisent des vols entre 2 villes en métropole. Les liaisons depuis et vers Paris représentent 2/3 de ce trafic.*

Prendre l'avion pour effectuer un trajet au niveau national est 7 fois plus polluant qu'en bus mais près de 14 à 40 fois plus polluant qu'en train.**

6 « L'aérien fait déjà beaucoup pour le climat. » FAUX

Ryanair fait partie des 10 plus grands émetteurs de CO2 européens.†

Si rien n'est fait, les émissions du transport aérien devraient tripler d'ici 2050.‡

Au niveau européen, les vols internationaux ont une forte responsabilité avec une augmentation des émissions de CO2 de 110% entre 1990 et 2008 alors que les principaux secteurs économiques européens ont réduit leurs émissions pendant cette période.‡

1990 CO2 +110% 2008

Source: 1/ Une étude indépendante menée par Transport & Environment. 2/ Un Bulletin de l'Union européenne. 3/ L'ESPE 2017. 4/ Airline Brief - Evolution des vols au départ de France. 5/ L'Airbus A320neo, modèle de plus en plus répandu en raison de son faible coût d'exploitation. 6/ 170 millions d'euros par an au total pour les vols intérieurs. 7/ Base 2008 sur les pratiques environnementales des compagnies aériennes. 8/ L'ESPE 2017. 9/ L'ESPE 2017. 10/ L'ESPE 2017. 11/ L'ESPE 2017. 12/ L'ESPE 2017. 13/ L'ESPE 2017. 14/ L'ESPE 2017. 15/ L'ESPE 2017. 16/ L'ESPE 2017. 17/ L'ESPE 2017. 18/ L'ESPE 2017. 19/ L'ESPE 2017. 20/ L'ESPE 2017. 21/ L'ESPE 2017. 22/ L'ESPE 2017. 23/ L'ESPE 2017. 24/ L'ESPE 2017. 25/ L'ESPE 2017. 26/ L'ESPE 2017. 27/ L'ESPE 2017. 28/ L'ESPE 2017. 29/ L'ESPE 2017. 30/ L'ESPE 2017. 31/ L'ESPE 2017. 32/ L'ESPE 2017. 33/ L'ESPE 2017. 34/ L'ESPE 2017. 35/ L'ESPE 2017. 36/ L'ESPE 2017. 37/ L'ESPE 2017. 38/ L'ESPE 2017. 39/ L'ESPE 2017. 40/ L'ESPE 2017. 41/ L'ESPE 2017. 42/ L'ESPE 2017. 43/ L'ESPE 2017. 44/ L'ESPE 2017. 45/ L'ESPE 2017. 46/ L'ESPE 2017. 47/ L'ESPE 2017. 48/ L'ESPE 2017. 49/ L'ESPE 2017. 50/ L'ESPE 2017. 51/ L'ESPE 2017. 52/ L'ESPE 2017. 53/ L'ESPE 2017. 54/ L'ESPE 2017. 55/ L'ESPE 2017. 56/ L'ESPE 2017. 57/ L'ESPE 2017. 58/ L'ESPE 2017. 59/ L'ESPE 2017. 60/ L'ESPE 2017. 61/ L'ESPE 2017. 62/ L'ESPE 2017. 63/ L'ESPE 2017. 64/ L'ESPE 2017. 65/ L'ESPE 2017. 66/ L'ESPE 2017. 67/ L'ESPE 2017. 68/ L'ESPE 2017. 69/ L'ESPE 2017. 70/ L'ESPE 2017. 71/ L'ESPE 2017. 72/ L'ESPE 2017. 73/ L'ESPE 2017. 74/ L'ESPE 2017. 75/ L'ESPE 2017. 76/ L'ESPE 2017. 77/ L'ESPE 2017. 78/ L'ESPE 2017. 79/ L'ESPE 2017. 80/ L'ESPE 2017. 81/ L'ESPE 2017. 82/ L'ESPE 2017. 83/ L'ESPE 2017. 84/ L'ESPE 2017. 85/ L'ESPE 2017. 86/ L'ESPE 2017. 87/ L'ESPE 2017. 88/ L'ESPE 2017. 89/ L'ESPE 2017. 90/ L'ESPE 2017. 91/ L'ESPE 2017. 92/ L'ESPE 2017. 93/ L'ESPE 2017. 94/ L'ESPE 2017. 95/ L'ESPE 2017. 96/ L'ESPE 2017. 97/ L'ESPE 2017. 98/ L'ESPE 2017. 99/ L'ESPE 2017. 100/ L'ESPE 2017.

Données socio-économiques

- secteur du transport aérien : 10% du PIB mondial
 - * Croissance de 5% par an
 - * La France a l'espace aérien le plus grand d'Europe!
 - * Secteur aérien >> 60 milliards d'euros / an soit 4% de son PIB / 320 000 emplois directs
 - * 150 aéroports locaux : la plupart ne sont même pas rentables et se maintiennent à coups de subventions de l'Etat et des collectivités locales, avec des cas aberrants.
ex : Dôle et Dijon se sont tous 2 modernisés alors qu'ils sont distants de 60km

Rien que pour Roissy, les prévisions sont de 40 millions de passagers supplémentaires/an avec la construction du Terminal 4.

Taxes et redevances :

- * L'essentiel des redevances est destiné à rétribuer des services rendus au secteur (services aéroportuaires, contrôle aérien, sécurité-sûreté). (plus de détails ici : <https://theshiftproject.org/article/aerien-climat-fiscalite-manuel-auto-defense-intellectuelle/>). Sur un billet de vol intérieur à 100 euros, on a 10 € de taxes pures :
 - * 9,09 € de TVA réduite à 10%. (TVA à 0% s'il pour un vol vers l'international ou vers l'outre-mer).
 - * 1,13 € de taxe Chirac.
- * L'aviation civile contribue faiblement au budget de la nation (500 millions d'euros)
- * Elle bénéficie de larges subventions par le biais de l'exonération de TICPE sur le kérosène (pour un coût chiffré à 3,6 milliards par le ministère des finances et s'élevant à 7,2 milliards € en appliquant le même taux que sur l'essence).
- * L'aviation civile bénéficie également de taux réduits de TVA et des subventions directes aux aéroports et aux compagnies aériennes.

A partir de 2020, mise en oeuvre de **Corsia** : système de compensation carbone qui devrait s'élever à 40 milliards de dollars entre 2020 et 2035. Il ne sera rendu obligatoire qu'en 2027.

>> Achat de crédits carbone auprès d'autres secteurs économiques pour financer des programmes de compensation d'émissions de CO₂, en participant notamment à des projets de reforestation.

- 10 % des être humains ont une fois pris l'avion dans leur vie.

* De nombreuses informations complémentaires se trouvent dans ce document du Réseau Action Climat : <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2017/08/les-aides-au-transport-aerien-dommageables-au-climat-et-injustes.pdf>

Données climat

Selon les acteurs du secteur aéronautique, l'aérien = 1% des émissions de G.E.S en France (et 2% dans le monde)

Il ne s'agit ici que des émissions du trafic intérieur.

Le trafic international au départ de la France représente quant à lui, d'après le rapport 2017 de la CCTN Commission des Comptes des Transports de la Nation (<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2018-11/datalab-42-rapport-comptes-transports-2017-aout2018.pdf>), 17,2 millions de tonnes équivalent CO2 en 2016 (les données pour 2017 étant indisponibles), en doublement depuis 1990.

Les émissions du trafic aérien au départ de la France sont presque 5 fois supérieures aux émissions du seul trafic intérieur (17,2 + 4,7 MT contre 4,7 MT, en 2016).

L'impact de l'aviation sur le climat ne se limite pas à l'émission de CO2 : le fonctionnement des moteurs en altitude produit des oxydes d'azote, de la vapeur d'eau et des particules fines, ce qui a des effets sur la chimie de l'atmosphère (autres gaz à effet de serre comme le méthane et l'ozone troposphérique).

Une étude internationale (<https://core.ac.uk/download/pdf/30987495.pdf>), commanditée par un programme de recherche européen, et reprise par le GIEC, estimait qu'en 2005, alors que le CO2 issu de l'aviation ne représentait qu'1,6 % des émissions de gaz à effet de serre mondiales, l'aviation représentait déjà 4,9 % de l'impact humain sur le climat.

Au total, l'aviation représente plus de 5 % de l'empreinte carbone des Français et ce chiffre est en augmentation.

- Un A/R Paris-New York émet 1 tonne de CO2 soit l'équivalent de ce que consomme un être humain en 1 an.

Selon la DGAC, un A/R Paris-Marseille en avion = 50 X un A/R en TGV , en termes d'émission de GES.

Et encore on ne parle que du CO2, mais il reste les vapeurs d'eau, les oxydes d'azote et le méthane qui contribuent tous 3 à l'effet de serre! Tout cumulé, l'impact de l'avion correspond à celui de toute la Russie!

Selon une enquête récente réalisée par Entreprises du voyage (syndicat professionnel des organisateurs et agents de voyage) sur l'impact du réchauffement climatique et les habitudes de voyage en avion :

- 63% des personnes sondées seraient prêtes à faire une action pour limiter l'impact de leur voyage

Parmi elles :

- 49% d'entre elles pourraient choisir une destination de vacances moins lointaine

- 44% : pourraient renoncer à l'avion pour un mode de transport moins polluant, même si le trajet était plus long

- 34% seraient prêtes compenser les émissions carbone de votre voyage

- et même 20% à renoncer à leur voyage

Selon CAPA – Centre for Aviation, Airport Construction Database (base de données de construction d'aéroports), étaient annoncés en 2017 : **423** projets d'aéroports, **121** pistes, **205** agrandissements de pistes, **262** nouveaux terminaux et **175** extensions de terminaux.

Données pollution et santé

(source principale : **Airvore** ou *la face obscure des transports*, par Laurent Castaignède, Écosociété, 2018) – pour plus de détails, voir : https://media.wix.com/ugd/a54182_5230f1a970394d58bd6761ab38a0f9b5.pdf

L'OMS estime à 750.000 morts en 2000 du fait de la pollution de l'air extérieur (dont plus de la moitié vient des transports).

En 2011, l'OMS révisé à la hausse : 1,34 millions !

En 2016, on arrive à 4,3 millions (500.000 pour l'Europe).

La part de l'aérien augmente plus vite que les autres moyens de transport dans les prévisions de **croissance** (1,5% pour le ferroviaire, 3% pour le routier, 3,5% pour le maritime et **5% pour l'aérien**).

En l'espace de 20 ans, la mortalité due à la pollution de l'air par rapport à celle des accidents de la route (qui est de 1,3 millions de décès par an) est passée de dix fois inférieure à plus de trois fois supérieure. Encore faudrait-il additionner les décès indirects liés à la fabrication des véhicules, à la construction des infrastructures et à l'extraction et au raffinage des carburants.

Les pollutions caractéristiques de l'aviation

– La combustion incomplète du kérosène par les moteurs d'avions à réaction génère du monoxyde de carbone (CO) qui s'attaque aux cellules pulmonaires et fragilise le myocarde.

– Les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) des avions en altitude (au-dessus de 900 m d'altitude, où elles ne sont pas réglementées) finissent par redescendre, elles aggravent alors les symptômes d'asthme et enflamment les poumons.

– L'ozone (O₃) entraîne des gros problèmes oculaires, asthmatiques, rénaux et cardiaques. La majorité des Européens sont affectés par une pollution à l'ozone qui excède les seuils fixés par l'OMS.

– Depuis dix ans, les expérimentations de kérosène dit « verts » servent seulement à entretenir un greenwashing souhaité par le lobby aérien. Quand bien même un agro-kérosène verrait le jour, il entraînerait des cultures intensives avec moult pesticides, OGM et engrais chimiques, mettant la santé en péril ailleurs.

Un contribuable cycliste subventionne les autres moyens de transports

La grande majorité des dépenses de constructions d'infrastructures (les routes, les zones de stationnement, les aéroports, les ports, les grandes lignes ferroviaires) et de dépenses sanitaires et sociales consécutives à l'accidentologie et à la pollution de l'air sont assumées par la collectivité. Pourquoi ne pas les faire financer par les usagers, au prorata des émissions de chacun ?

Une pollution de plus en plus meurtrière

D'ici à 2060, en l'absence de mesures particulièrement agressives et résolument efficaces pour influencer sur leurs sources notamment dues au transport aérien, les émissions de monoxyde de carbone sont appelées à se maintenir, celles des particules à augmenter d'un tiers, celles de dioxyde de soufre à augmenter de moitié, celles de CO (et des gaz à effet de serre en général) à augmenter de deux tiers, et enfin celles d'oxydes d'azote à augmenter de plus de 80 % !

La mortalité associée à la pollution atmosphérique devrait alors passer de plus de 4 millions de décès annuels actuellement à une valeur comprise entre 6 et 9 millions.