

## Le transport aérien en question

### Déclaration aux acteurs de la COP 21

#### ***Pollution atmosphérique, enjeu local, et dérèglement climatique, enjeu global : des préoccupations majeures aujourd'hui !***

La COP 21 travaillera sur la question essentielle des émissions de gaz à effet de serre au niveau planétaire ; la France se doit d'être force de propositions afin que cette conférence débouche sur des engagements chiffrés de réduction des émissions auxquelles participe l'ensemble des activités. Or, le transport aérien représente pour le GIEC 4% des émissions de gaz à effet de serre dans le monde avec une croissance très forte du trafic et aucune solution crédible pour réduire ces émissions. De plus, les abondantes traînées blanches laissées dans le ciel par les réacteurs créent un effet supplémentaire de forçage radiatif qui augmente ce pourcentage<sup>1</sup>. Mais le Lobby aérien répète en boucle que le pourcentage est de 2% qui comprend le seul CO2 oubliant systématiquement les autres composants. Il n'est pas acceptable qu'à ce jour les tentatives de taxation directe du kérosène (ou via le système européen ETS d'échange de quotas d'émissions) aient échoué !

Nous suivons toutes les déclarations préliminaires. Tout ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien a disparu du document de synthèse préliminaire ; or, la COP 21 doit être l'occasion de prendre en compte ce problème très grave. Tous les experts prévoient un doublement du trafic aérien mondial d'ici 2 décennies. Sans action correctrice, le transport aérien sera en 2040 l'un des principaux contributeurs du réchauffement climatique !

Il y a également la pollution locale émise par le transport aérien des avions principalement au décollage et à l'atterrissage. Le lobby a été très habile jusqu'à maintenant pour que cette pollution soit totalement ignorée. Or, le kérosène qui s'apparente au gasoil a des additifs supplémentaires, qui font que ce carburant pollue plus que le gasoil. Ce qui signifie donc qu'en termes de pollution et de conséquences sur la santé publique l'aviation est identique au diesel que l'Organisation Mondiale de la Santé a classé comme cancérigène certain. Le scandale récent de Volkswagen démontre que des actions fortes sont menées par les pouvoirs publics contre la pollution du diesel alors que rien n'est fait pour endiguer la pollution croissante due au trafic aérien.

Les pouvoirs publics n'appliquent même pas les mesurette envisagées pourtant inscrites dans la loi. Par exemple la gestion de pic de pollution : L'article R223-1 du Code de l'environnement stipule : "en cas d'épisode de pollution, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être, le préfet en informe ... En cas d'épisode de pic de pollution prolongé, le ministre chargé de l'aviation civile prend les mesures nécessaires pour tenir compte de la pollution due aux mouvements d'aéronefs." Les industries émettrices doivent réduire leur activité, les émissions du trafic routier sont limitées par différents moyens. Une réduction du trafic doit donc aussi être imposée au transport aérien!

L'effort en matière de réduction de gaz à effet de serre doit être partagé équitablement entre les pays et entre les secteurs d'activité. Que le transport aérien se dédouane une nouvelle fois de ses responsabilités serait une position indéfendable. La COP 21 doit être l'occasion pour la France de prendre le leadership pour réduire les conséquences d'un dérèglement climatique majeur, bien sûr, mais, également, protéger la santé des populations. Là, aussi, le coût économique est énorme et doit être pris en compte.

Le 26 novembre 2015

Chantal Beer-Demander  
Présidente UFCNA

Dominique Lazarski  
Présidente UECNA

Dominique Duval  
Présidente FNE IdF

Denez L'Hostis  
Président FNE

<sup>1</sup> <http://phys.org/> March 31, 2011 by Deborah Braconnier *Airplane contrails worse than CO2 emissions for global warming*