DESTINATION COMMUNE



Repenser le système aérien pour lui assurer un atterrissage en douceur et poser les jalons d'une économie équitable



© iStock.com/ Markus Thoren

COMMENT UTILISER CE GUIDE

Le présent guide vise à revoir la manière dont nous concevons le secteur aérien et dont nous en parlons et à mieux évaluer son impact sur les populations et la planète.

Le Chapitre 1, **Introduction**, décrit les objectifs du guide et son approche, ainsi que la finalité du projet plus vaste dont il fait partie. Commencez par ce chapitre pour explorer les concepts sur lesquels repose ce projet de recadrage. Pour comprendre l'importance de faire campagne pour une réduction du trafic aérien, connaître ses impacts sur le plan climatique et social et suivre l'évolution de l'opinion publique, reportez-vous au Chapitre 2 : **La crise climatique et la responsabilité du secteur aérien**. Il constitue une bonne base de départ si vous êtes néophyte, car il démontre en quoi l'expansion du secteur aérien est incompatible avec la prospérité de la planète et pourquoi la justice climatique doit être au centre des préoccupations pour y parvenir. Si vous cherchez des idées pour enrichir votre action en faveur du climat, vous découvrirez les nouveaux narratifs et les histoires qui les accompagnent dans le Chapitre 3 : **Pistes pour une planète équitable.** Ce chapitre montre à quoi pourrait ressembler une nouvelle économie fondée sur le bien-être, le souci de la personne et un système de mobilité durable*. Il présente **cinq nouveaux narratifs** qui constituent l'épine dorsale du présent guide. Enfin, si vous êtes prêt·e à passer à l'action et à aider les autres à imaginer une nouvelle façon de vivre et de travailler ensemble, le Chapitre 4 : **Comment utiliser les nouveaux narratifs** présente des outils utiles et des conseils pratiques pour revisiter la place du transport aérien et expliquer pourquoi nous devons dès maintenant poser les jalons d'une économie équitable axée sur le bien-être.

* Tout au long du présent guide, nous préférons le terme « mobilité » à celui de transport pour souligner que le transport n'est pas une fin en soi, mais un outil pour satisfaire des besoins.

Les narratifs, et comment les trouver

Le présent guide s'articule autour de cinq narratifs sur les problèmes générés par le secteur aérien et sur la voie à suivre pour une meilleure mobilité. Vous les trouverez à partir de la page 40.



EN L'AIR ET CONTRE TOUS

Ou comment le secteur aérien fait passer ses profits avant l'avenir des populations et de la planète (page 42).



DESTINATION COMMUNE

Ou pourquoi nous n'avons pas besoin de plus d'avions et de plus de tourisme pour bien vivre sur notre planète commune (page 46).



L'AVION VERT, C'EST À TERRE

Ou pourquoi les promesses du secteur sont du greenwashing pur et simple et comment la mobilité peut devenir réellement durable (page 52).



ATTERRIR EN DOUCEUR

Ou pourquoi les personnes qui travaillent dans le secteur ont besoin d'une transition planifiée du secteur et comment nous pouvons poser des jalons pour l'avenir (page 58).



PROFITER PLEINEMENT DU VOYAGE

Les alternatives aux voyages en avion et pourquoi nous profiterons ainsi davantage des trajets (page 62).



INTRODUCTION

Depuis des décennies, le secteur aérien dépense des milliards de dollars pour se présenter sous un jour favorable. Il est facile de tomber dans le piège d'une discussion sur l'avenir du secteur en des termes biaisés en sa faveur.

Le présent guide entend sortir de ce piège et propose **une boîte à outils pour présenter le voyage aérien sous son vrai visage :** les inégalités d'accès au sein des pays et entre eux, la destruction des vies et des moyens de subsistance par l'expansion des aéroports et les programmes de compensation, le greenwashing d'un secteur en difficulté qui s'accroche au statu quo. Et enfin il démontre l'intérêt qu'il y a à poser les jalons d'une mobilité plus équitable et respectueuse du climat et de l'environnement partout dans le monde.

Le présent guide propose un ensemble d'outils à l'usage des militant·es pour construire une vision commune du secteur aérien et de sa place dans l'économie mondiale. Il a pour vocation d'étayer des narratifs plus efficaces sur le transport aérien et les impacts de l'aviation au sens large sur les populations et sur la planète. Il s'agit d'inspirer le changement et de toucher des publics divers et variés de manière positive et profonde. L'ambition est enfin de montrer qu'un monde meilleur est possible et qu'il existe des alternatives au transport aérien, au système économique actuel qui n'est pas viable et aux modes de vie non durables.

Qu'entendons-nous par « recadrer » ? Si la représentation que l'on se fait communément des voyages en avion est séduisante, il s'agit de faire évoluer ce schéma de pensée vers un cadre intégrant de manière réaliste les dommages que le secteur aérien cause aux personnes, aux travailleurs et aux travailleuses, aux populations et à la planète. Cela implique de prêter la plus grande attention à notre manière de parler, d'écrire et de représenter visuellement le secteur, afin d'éclairer les choix de chacun·e – opinion, ressenti, actions.

Nous avons tou·tes à l'esprit des images fortes sur le plan émotionnel, dont certaines peuvent être liées à l'aviation. Ces sentiments peuvent être positifs, neutres ou négatifs. Ils peuvent aussi être complexes, antagonistes et évoluer au fil du temps selon les pressions sociales, les dynamiques politiques ou notre appréhension du monde. Nos sentiments vis-à-vis d'un sujet reposent en réalité sur quelque chose de plus profond : ils ont été façonnés ou modelés, souvent par des facteurs dont nous n'avons pas conscience comme la couverture médiatique, la publicité et le marketing.

L'heure est venue de s'engager dans une démarche de remise en cause. En 2020, la pandémie a quasiment stoppé tout trafic aérien pendant plusieurs mois, plongeant les compagnies aériennes dans la crise. Pendant la première année de la pandémie de Covid-19, le nombre de vols quotidiens est passé de près de 110 000 à moins de 50 000, en moyenne[1]. Au lieu de renflouer les compagnies aériennes avec l'argent des contribuables, les gouvernements du monde entier auraient pu tirer la sonnette d'alarme et promouvoir une mobilité plus équitable et plus durable. Si l'on prenait au sérieux l'urgence de s'attaquer à la crise climatique, cela aurait même dû être la seule option au vu de la nocivité disproportionnée du transport aérien par rapport à ses avantages. Les gouvernements n'ont pourtant pas saisi cette opportunité.

Mais pourquoi ? Le secteur de l'aviation n'est pas le seul à avoir bénéficié du soutien des gouvernements pendant la pandémie. Les montants reçus reflètent toutefois les failles plus larges de nos systèmes économiques et de mobilité actuels. Nombre de ces aides ont été accordées sans aucune obligation de changement, alors que le secteur de l'aviation incarne tant d'injustices à l'origine de la crise climatique et des inégalités sociales. Il se développe à toute allure, mais sert principalement une petite élite aisée au détriment de la majorité de l'humanité.

En 2022, la guerre de la Russie contre l'Ukraine et ses conséquences sur l'économie et la politique énergétique montre une fois de plus à quel point le système énergétique majoritairement fossile, et plus généralement le capitalisme mondialisé sont vulnérables aux chocs et aux crises. **Nous avons besoin de plus de coopération et de solidarité pour atteindre notre destination commune : un monde pacifique, juste et durable.**

Pour autant l'aviation est devenue un élément central d'un système de mobilité déconnecté des besoins de la plupart des gens et des limites de notre planète. Le présent guide entend fournir au plus grand nombre de personnes possible les outils permettant de repenser le système aérien, et partager des histoires positives et valorisantes sur la façon de faire atterrir le secteur en douceur et de jeter les bases d'une nouvelle économie.

NOTRE THÉORIE DU CHANGEMENT

Une théorie du changement décrit ce que nous pensons devoir être fait pour apporter les changements souhaités dans la société, et notre rôle dans ce processus. Elle aide les militant·es et les organisations de la société civile à élaborer de grandes stratégies et à décider des actions concrètes.

La théorie étayant ce guide porte sur le pouvoir du discours et l'importance de narratifs forts : comment pensons-nous le monde et comment en parlons-nous, et en quoi cela influe-t-il concrètement sur les changements politiques et sociaux ? Notre monde n'est pas déterminé uniquement par les pensées et le langage. Les actions concrètes, les institutions et les infrastructures physiques comptent également. Mais une chose est sûre : **il faut avoir une vision de ce à quoi pourrait ressembler un monde meilleur** avant de pouvoir le bâtir.

Nous avons la conviction que changement de comportement individuel et changement de système sont intimement liés. Face à l'urgence de la crise climatique et l'ampleur du changement nécessaire, nous n'avons depuis longtemps plus le loisir de choisir l'un plutôt que l'autre, en particulier dans l'hémisphère nord*. Nous avons besoin des deux, non seulement parce qu'ils sont déterminants pour amorcer le changement, mais aussi parce qu'ils se renforcent mutuellement : actes individuels et modèles systémiques sont intrinsèquement liés. Le changement systémique résulte en partie de nombreux actes de changement individuel (grâce à une dynamique sociale et culturelle), tandis que les systèmes renforcent certains types de comportements et limitent les possibilités de changement individuel. Les personnes s'inscrivent dans et à travers plusieurs systèmes. Façonnées par eux, elles exercent également une influence sur eux comme citoyen·nes, utilisateurs et utilisatrices, et surtout comme acteurs sociaux. Notre approche vise à renforcer la capacité d'action en autonomisant et en connectant les communautés à travers les régions et les contextes pour amorcer un changement systémique.

* Les mentions Nord/Sud pour décrire les régions les plus industrialisées et les régions les plus pauvres du monde, respectivement, émanent d'un discours académique et restent ambiguës. C'est pourquoi nous recommandons de les éviter autant que possible et préconisons de nommer plutôt les pays ou les lieux spécifiques. En outre, la division rhétorique du monde en deux parties suscite des critiques justifiées. Nous recourons néanmoins à ces termes dans certains cas, à des fins analytiques.

NOUS SOUHAITONS :

- instaurer un véritable changement social en faveur d'une société et d'une économie où chacun·e peut prospérer en incluant les générations futures. Nous centrons notre action sur le système aérien, exemple particulièrement grave d'injustice climatique ;
- faire évoluer la norme sociale sur ce qui est politiquement acceptable, ce qui est bénéfique pour la société, et ce qui doit être abandonné ;
- renforcer et combiner les narratifs susceptibles de contribuer à ces changements ;
- accroître et renforcer les connaissances et les compétences nécessaires pour communiquer efficacement dans nos réseaux ;
- aider et collaborer avec les communautés en première ligne de la crise climatique ;
- aider les groupes les plus touchés à diffuser leurs témoignages et à remporter leurs luttes.

POUR Y PARVENIR, NOUS :

- examinons les narratifs dominants et mettons en évidence les valeurs, les croyances et les histoires qui les sous-tendent ;
- créons des narratifs positifs qui confortent nos propres valeurs, visions et objectifs d'une manière qui fait sens auprès des gens ;
- collaborons avec des partenaires qui ont tou·tes leurs expériences et leurs forces uniques et apprenons les un·es des autres ;
- collaborons avec et écoutons attentivement les personnes et les groupes qui ont été marginalisés, apprenons d'eux et essayons de ne pas reproduire les inégalités ;
- créons des espaces d'échange et d'apprentissage mutuel, dans nos réseaux, dans nos projets et au-delà ; et
- initions et menons des actions concrètes pour rendre nos narratifs tangibles et attirer l'attention sur nos histoires et nos luttes.

À PROPOS DE STAY GROUNDED

Rester sur Terre (Stay Grounded) est un réseau mondial regroupant plus de 180 organisations membres. Il se compose notamment d'initiatives locales s'opposant aux aéroports, de groupes de défense de la justice climatique, d'ONG, de syndicats, d'universitaires, de groupes militant pour des alternatives au trafic aérien et d'organisations de soutien aux communautés s'opposant aux projets de compensation sur le terrain ou à la culture d'agrocarburants.

Le réseau s'est formé en 2016 suite au lancement par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) des Nations Unies d'une stratégie mondiale peu convaincante ciblant l'impact de l'aviation sur le climat (CORSIA). Des manifestations ont été organisées simultanément dans plusieurs aéroports dans le monde, révélant l'importance cruciale de créer des alliances pour échanger des expériences, se soutenir mutuellement, sortir de l'ombre et impliquer davantage de parties prenantes. Ces manifestations ont démontré que les luttes locales contre les aéroports (souvent présentées comme des conflits NIMBY) ne sont pas des phénomènes isolés. Elles sont au contraire liées à la croissance massive de l'aviation dans le monde, aux subventions injustes accordées au secteur et aux fausses solutions avancées, comme la compensation et les agrocarburants.

Le transfert modal de la mobilité n'est possible qu'en impliquant un nombre croissant de groupes et de personnes pour faire pression par la base à la fois localement et à plus grande échelle en résistant, en transformant et en créant des alternatives. Le réseau est devenu public en 2018. Depuis, il n'a cessé de croître et a organisé plusieurs campagnes et journées d'actions internationales.

Pour en savoir plus : **rester-sur-terre.org**

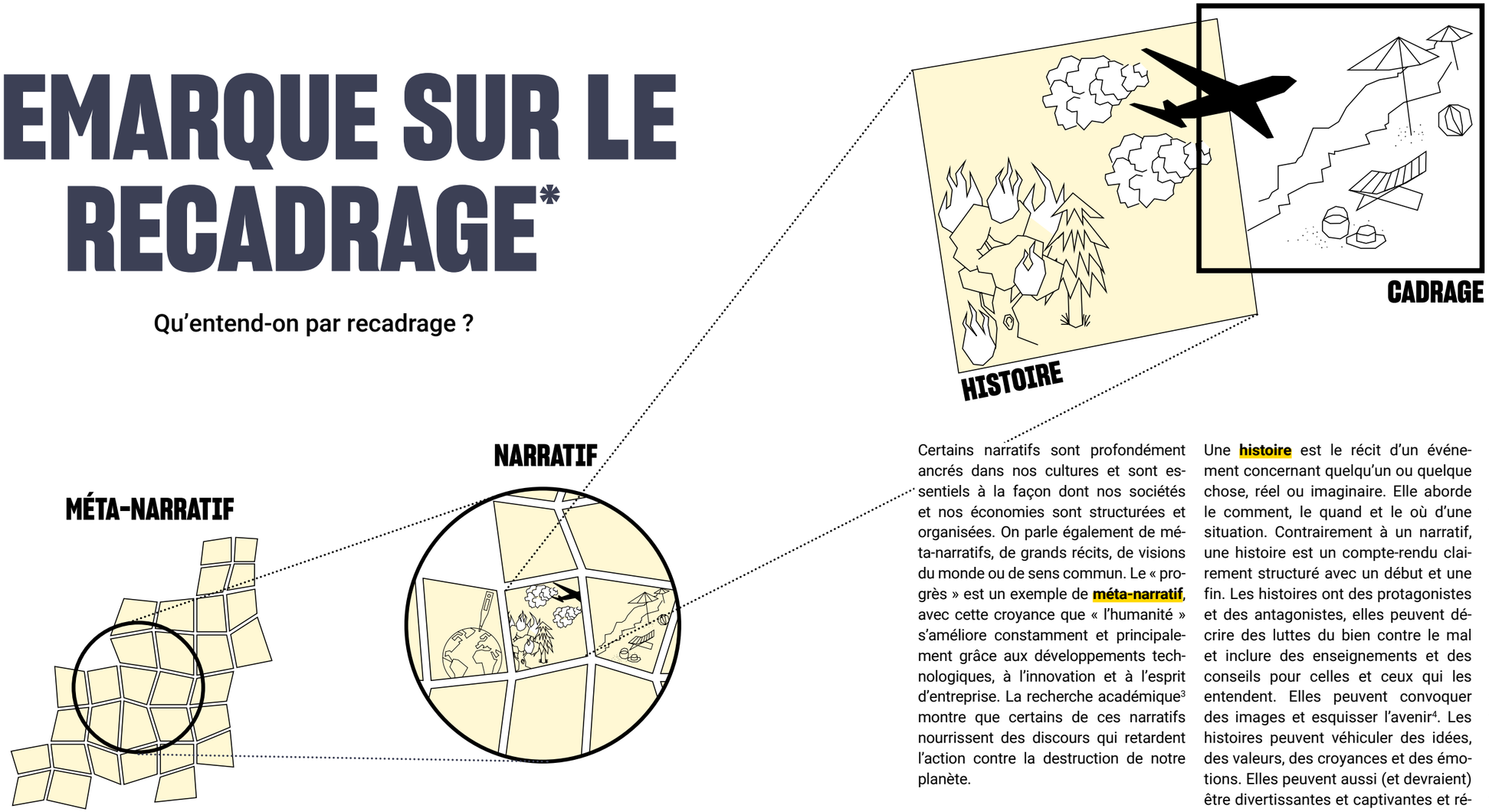
À PROPOS DU PROJET

Supervisé par **Rester sur Terre (Stay Grounded)**, le projet Redéfinir, Repenser, Remodeler cherche à fédérer l'expérience, la diversité et l'étendue du réseau **Rester sur Terre** en donnant un éclairage sur la communication transformative sur le climat. Le présent guide a été rédigé par Stay Grounded en collaboration avec le **New Weather Institute**. Des partenaires en **Espagne (Ecologistas en Acción)**, en **France (Résistance Climatique)** et en **Allemagne (ROBIN WOOD)** ont soutenu le processus avec leur expertise et ont également traduit le guide en espagnol, en français et en allemand tout en adaptant le contenu à leurs besoins particuliers et au contexte local.

Dès le début, il était important que ce projet soit axé sur les exigences et les besoins de celles et ceux qui utiliseront le guide, et qu'il intègre leur expertise. Bien que ce projet soit centré sur l'Europe, nous avons voulu adopter une perspective aussi globale que possible sur les questions abordées afin que le guide soit utile aux mouvements diversifiés et étendus de citoyen·nes impliqué·es, de leaders communautaires, d'acteurs du changement et d'expert·es en communication sur le climat. Nous avons toutefois conscience de nos limites. C'est pourquoi nous avons pris soin d'inclure des perspectives autres que celles des cinq partenaires européens du projet et de tenir compte des réalités des communautés en première ligne dans le monde. Pour cela, nous avons notamment choisi de nous appuyer sur une série de feedbacks et d'entretiens avec d'autres expert·es en insistant sur les voix des pays du Sud.

REMARQUE SUR LE RECADRAGE*

Qu'entend-on par recadrage ?



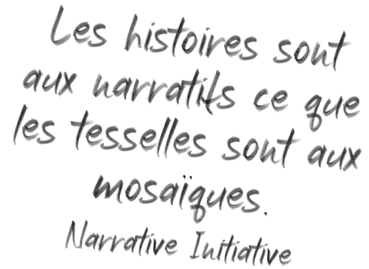
La terminologie est importante, car elle donne un sens au monde qui nous entoure. Toutes les luttes sociales et politiques cherchent à emporter l'adhésion de la population, et la langue est déterminante pour y parvenir. Bien sûr, les faits comptent également. Mais sorties de leur contexte global, les statistiques les plus percutantes sont vaines, même si elles renforcent nos propres idées et objectifs.

Certains termes sont récurrents dans le présent guide, notamment : **narratif, histoire, cadrage et métaphore**. Ces termes sont importants pour les militant·es. Par contre, ils sont souvent compris différemment, s'entremêlent ou se recoupent parfois.

Un **narratif** désigne une série d'histoires s'articulant autour de certaines idées et croyances centrales. Les narratifs sont créés à partir des histoires et doivent être alimentés activement. Ils sont extrêmement puissants : les narratifs mobilisent l'intuition et ne requièrent pas d'explication. Contrairement aux histoires, les narratifs n'ont ni début ni fin : ils existent en continu, s'étoffent et sont ouverts à l'interprétation. L'un des narratifs récurrents est que la croissance économique pourrait devenir « verte », mais aucune preuve n'étaye cette affirmation[2].

* Note sur la traduction française : le projet européen, anglophone, utilise la notion de reframing, qui se traduit littéralement en français par recadrage. Ce mot ayant une connotation différente en français, il a parfois été traduit par repenser, refonder ou refondation.

Certains narratifs sont profondément ancrés dans nos cultures et sont essentiels à la façon dont nos sociétés et nos économies sont structurées et organisées. On parle également de méta-narratifs, de grands récits, de visions du monde ou de sens commun. Le « progrès » est un exemple de **méta-narratif**, avec cette croyance que « l'humanité » s'améliore constamment et principalement grâce aux développements technologiques, à l'innovation et à l'esprit d'entreprise. La recherche académique[3] montre que certains de ces narratifs nourrissent des discours qui retardent l'action contre la destruction de notre planète.



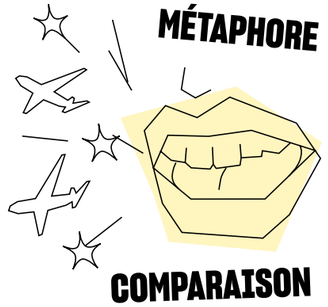
Une **histoire** est le récit d'un événement concernant quelqu'un ou quelque chose, réel ou imaginaire. Elle aborde le comment, le quand et le où d'une situation. Contrairement à un narratif, une histoire est un compte-rendu clairement structuré avec un début et une fin. Les histoires ont des protagonistes et des antagonistes, elles peuvent décrire des luttes du bien contre le mal et inclure des enseignements et des conseils pour celles et ceux qui les entendent. Elles peuvent convoquer des images et esquisser l'avenir[4]. Les histoires peuvent véhiculer des idées, des valeurs, des croyances et des émotions. Elles peuvent aussi (et devraient) être divertissantes et captivantes et répondre au besoin humain de les raconter, encore et encore.

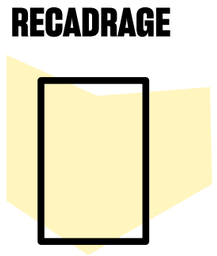
L'organisation Narrative Initiative explique ainsi la relation entre les narratifs et les histoires :

Les histoires sont aux narratifs ce que les tesselles sont aux mosaïques. Leur relation est symbiotique : les histoires donnent vie aux narratifs en les rendant accessibles, tandis que les narratifs leur confèrent un sens plus profond[5].

Le **cadrage** décrit le processus d'intégration d'informations, d'événements et de thématiques dans des structures interprétatives. Effectué consciemment, le cadrage peut présenter les faits à la lumière de certaines valeurs et de certains narratifs[6]. L'effet des cadres a fait l'objet d'études approfondies, de la neuropsychologie à la linguistique appliquée, et montre que certains termes et expressions activent des schémas d'interprétation et des connexions dans notre cerveau. Ces schémas déterminent notre perception des informations : par exemple, la formulation d'une question dans un sondage d'opinion peut amener les participant·es à y répondre d'une certaine manière[7]. Comme cela relève du subconscient, il est par exemple primordial en politique d'exprimer les messages d'une manière qui corresponde aux valeurs et aux exigences d'une campagne. Cet exercice est souvent délicat. Des acteurs puissants, pourvus de ressources considérables, parviennent fréquemment à faire valoir leurs idées, presque sans contestation et sans entrave. Les incidences sont profondes, car les cadres des acteurs puissants sont renforcés et reproduits de manière irréfléchie.







D'après la théorie des **cadres de l'action collective**, les mouvements sociaux doivent convaincre les gens en s'appuyant sur trois types de cadres différents : les cadres de diagnostic (ce qui constitue le problème), les cadres de pronostic (comment les choses pourraient s'améliorer) et les cadres de motivation (appelant les gens à participer à l'action collective)[8]. Pour porter leurs fruits, les campagnes ont besoin de ces trois types de cadres.

L'histoire ne réside pas dans l'intrigue, mais dans la façon de la raconter.
Ursula K. Le Guin

Une **métaphore** est une figure de style qui désigne une chose par une analogie. Elle peut apporter de la clarté ou encore masquer ou dévoiler des similitudes cachées entre deux idées différentes. Les métaphores peuvent rendre tangibles, compréhensibles et parlants des points qui seraient sinon abstraits et difficiles à appréhender. Elles ne sont pas seulement importantes sur le plan stylistique, mais aussi sur le plan cognitif. Dans leur livre Metaphors We Live By, George Lakoff et Mark Johnson démontrent que notre société regorge de métaphores issues d'une vision du monde particulière, comme « argument is war » (l'argumentation est confrontation) ou « time is money » (le temps, c'est de l'argent, que l'on peut dépenser ou gaspiller)[9]. Une **comparaison**, en revanche, est une figure de style qui compare directement deux choses reliées par « comme » ou « semblable à ». À l'instar des métaphores, les comparaisons peuvent également rendre les choses plus vivantes, plus accessibles et plus faciles à appréhender. Par exemple : *sa mastication était bruyante comme un réacteur d'avion.*

Le concept de **recadrage** a été popularisé par George Lakoff dans son livre Don't Think of an Elephant[10], qui explorait la manière dont le cadrage politique peut être utilisé pour influencer et façonner l'opinion publique et les allégeances politiques des populations. Il trouve son origine dans l'intérêt porté dans les années 1970 et au début des années 1980 à la linguistique et à la théorie postmoderne qui, par la « déconstruction », cherchait à révéler les mécanismes sous-jacents qui modèlent notre principe de réalité et pourquoi nous considérons certaines choses comme « normales ». Imaginons par exemple que chaque ouvrage philosophique utilise le pronom « elle » pour représenter une personne type.

Lorsque l'on opère le recadrage de quelque chose, nous essayons de changer le discours qui l'entoure, ainsi que toutes les significations attachées à cette manière spécifique de voir le monde. Le recadrage est un processus par lequel vous aidez les autres à penser et à comprendre des sujets, des questions ou des idées d'une manière différente. Il s'agit d'une invitation à voir le monde sous un angle nouveau, en libérant notre imagination des contraintes du *statu quo*. Pour changer le monde, nous devons être capables d'identifier des alternatives. C'est souvent une simple question de perspective.

NOS MÉTAPHORES

Le présent guide a recours à deux métaphores : **guider l'aviation vers un atterrissage en douceur*** et **ouvrir des pistes pour une mobilité durable et une économie équitable****.

Dans la première métaphore, nous décrivons comment le secteur de l'aviation doit perdre de l'altitude et expliquons qu'un atterrissage en douceur avec une transition équitable pour les personnes qui y travaillent est encore possible. À défaut, c'est-à-dire si nous continuons à voler aussi haut et aussi vite qu'à l'heure actuelle, le crash est inévitable. Autrement dit, la croissance prévue du secteur aérien n'est pas durable. Il doit réduire la voilure, de manière planifiée plutôt que subie.

La seconde métaphore souligne clairement que nos systèmes économiques et de mobilité ne sont pas immuables, mais peuvent être façonnés activement par les citoyen·nes : nous pouvons ouvrir des pistes qui nous mèneront vers un avenir durable et vivable pour tou·tes. Cela ne tient qu'à nous.

* Le rapport « Reframing the Economy » de New Economics Foundation[11], dont nous recommandons vivement la lecture, décrit la finalité et les effets de cette métaphore. Elle s'inspire également de plusieurs années de campagne avec un cadrage similaire par Stay Grounded et ses membres dans différentes langues.
** Cette métaphore s'inspire de l'initiative Safe Landing, qui met en relation des acteurs du transport aérien cherchant à réduire durablement l'impact de leur secteur sur le climat.



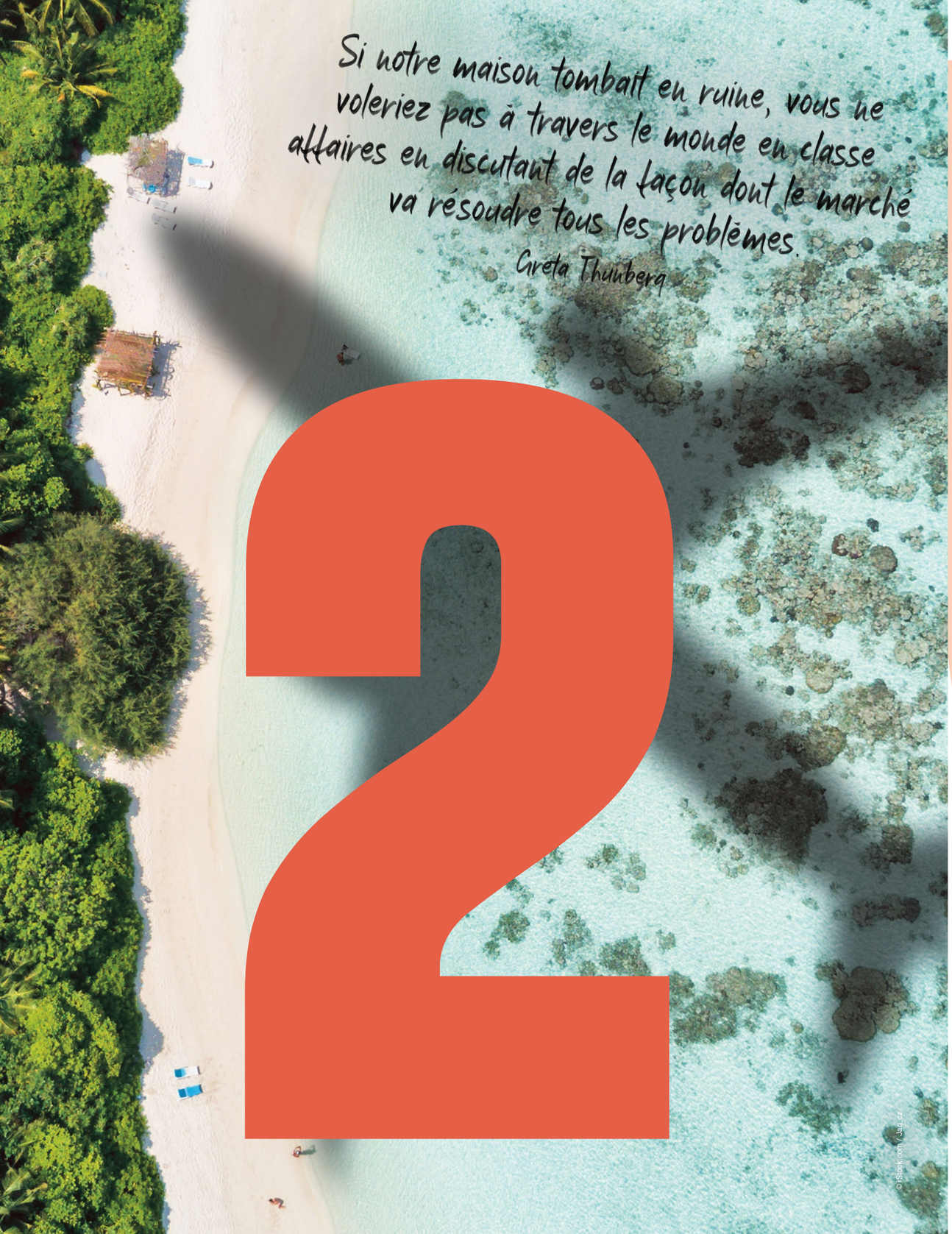
Un atterrisage en douceur signifie que personne n'est laissé de côté lors de la transformation.



Ouvrir de nouvelles pistes, poser des jalons, signifie qu'ensemble nous avons le pouvoir de façonner notre société et notre économie.

SOURCES

[1] IATA (2021) : Industry Statistics Fact Sheet bit.ly/IndustryFactSheets
[2] Hickel & Kallis (2019) : Is Green Growth Possible? bit.ly/IsGreenGrowthPossible
[3] Lamb et al. (2020) : Discourses of climate delay.
[4] Canning & Reinsborough (2017) : Re:Imagining Change.
[5] Narrative Initiative (2017) : Toward New Gravity.
[6] Lakoff (2010) : Why it Matters How We Frame the Environment.
[7] Tversky & Kahneman (1981) : The Framing of Decisions and the Psychology of Choice
[8] Benford & Snow (2000) : Framing Processes and Social Movements.
[9] Lakoff & Johnson (1980) : Metaphors We Live By.
[10] Lakoff (2004) : Don't Think of an Elephant!
[11] New Economics Foundation (2018) : Framing the Economy.



LA CRISE CLIMATIQUE ET LA RESPONSABILITÉ DU SECTEUR AÉRIEN

L'industrie aérienne a dépensé des milliards de dollars pendant des décennies pour se présenter sous un jour favorable, et il est facile de tomber dans le piège qui consiste à discuter de l'avenir de l'industrie en utilisant son vocabulaire et ses expressions biaisés.

Prendre l'avion est le moyen le plus rapide de réchauffer la planète[1]. C'est devenu une pratique normale pour une partie relativement faible de la population mondiale, qui profite à un nombre encore plus restreint de personnes. Les excès du secteur de l'aviation se font au détriment de la majorité, dont le littoral s'érode, dont le ciel est encombré par le trafic aérien et dont les terres sont accaparées par l'expansion constante des aéroports, l'extraction de pétrole[2] ou des plantations d'agrocarburants (voir l'histoire page 54). La plupart de ces communautés ne profiteront jamais de cette croissance, qui s'effectue au détriment du reste de la planète vivante.

Nous comprenons pour la plupart que cette situation ne peut plus durer. Or, aucun véritable changement n'est possible si nous agissons seul·es. C'est pourquoi nous devons unir nos forces pour faire la différence et l'emporter. Cela s'applique au trafic aérien et à la mobilité comme à tous les autres pans de l'économie mondiale et implique d'agir dans de nombreux domaines : changer son propre comportement et en parler aux autres, s'organiser, faire des choix politiques pertinents, co-créer des alternatives et oser protéger la vie et les moyens de subsistance des populations aujourd'hui et à l'avenir. Il n'est pas trop tard pour agir, mais il y a urgence. Place à l'action !

FAITS ET CHIFFRES SUR L'AVIATION ET LA CRISE CLIMATIQUE

Les excès du secteur de l'aviation mettent en lumière l'importance de parvenir à la justice climatique et de tirer parti de la volonté actuelle de changement. Les inégalités d'accès à l'aviation, les dommages environnementaux, les risques sanitaires et les conséquences sociales de son expansion continue, ainsi que les structures d'actionnariat qui la soutiennent en permettant à une infime minorité de récolter les bénéfices sont autant d'illustrations des **injustices**, des **oppressions** et des **méfaits** de l'économie mondiale.

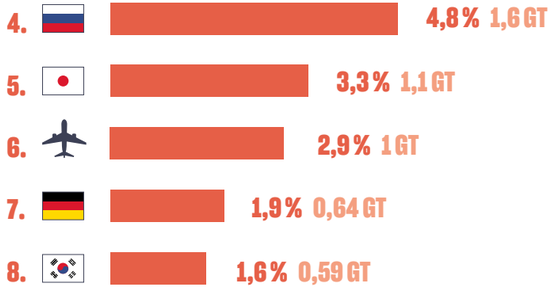
Mais un recadrage effectif de l'aviation exige de savoir répondre à une question simple : « pourquoi l'aviation ? ». Pour vous y aider, la section suivante présente des preuves sur les deux réalités du secteur de l'aviation et du trafic aérien mondial. Vous disposez ainsi des dernières données scientifiques, réflexions et statistiques pour argumenter de manière efficace et proactive sur **l'impératif d'un atterrissage en douceur du secteur de l'aviation pour juguler la catastrophe climatique**.

Comparé à la taille du secteur de l'aviation et au nombre de personnes qui l'utilisent, son impact environnemental est phénoménal et son expansion continue consomme rapidement le budget carbone qu'il nous reste. **D'après les meilleures estimations, la contribution globale de l'aviation au réchauffement climatique en 2018 était de 5,9 %**[3]. Autrement dit, si l'aviation était un pays, elle s'intercalerait entre le 5e et le 6e pire pollueur au monde[4].

Et pour ne rien arranger, les émissions imputables à l'aviation continuent d'augmenter. Depuis 1980, les émissions mondiales du secteur ont doublé[5]. **Entre 2013 et 2019, les émissions des avions commerciaux ont augmenté de 33 %**, soit **au moins quatre fois plus** que la réduction rendue possible par les améliorations du rendement énergétique[6]. En plus d'être contraire aux nombreux engagements et promesses du secteur de l'aviation sur son impact environnemental, cela signifie aussi que d'autres pans de l'économie **touchant un plus grand nombre de personnes**, comme l'agriculture ou le logement, devront accélérer et intensifier leur processus de décarbonation pour absorber les excès de l'aviation.

SI LE SECTEUR AÉRIEN ÉTAIT UN PAYS

1. Chine, 2. Etats-Unis, 3. Inde



% des émissions mondiales de CO_2 en 2019
Gigatonnes de CO_2

Si le secteur aérien était un pays, ce serait l'un des plus grands émetteurs au monde, juste derrière le Japon et devant des pays comme l'Allemagne et la Corée du Sud.

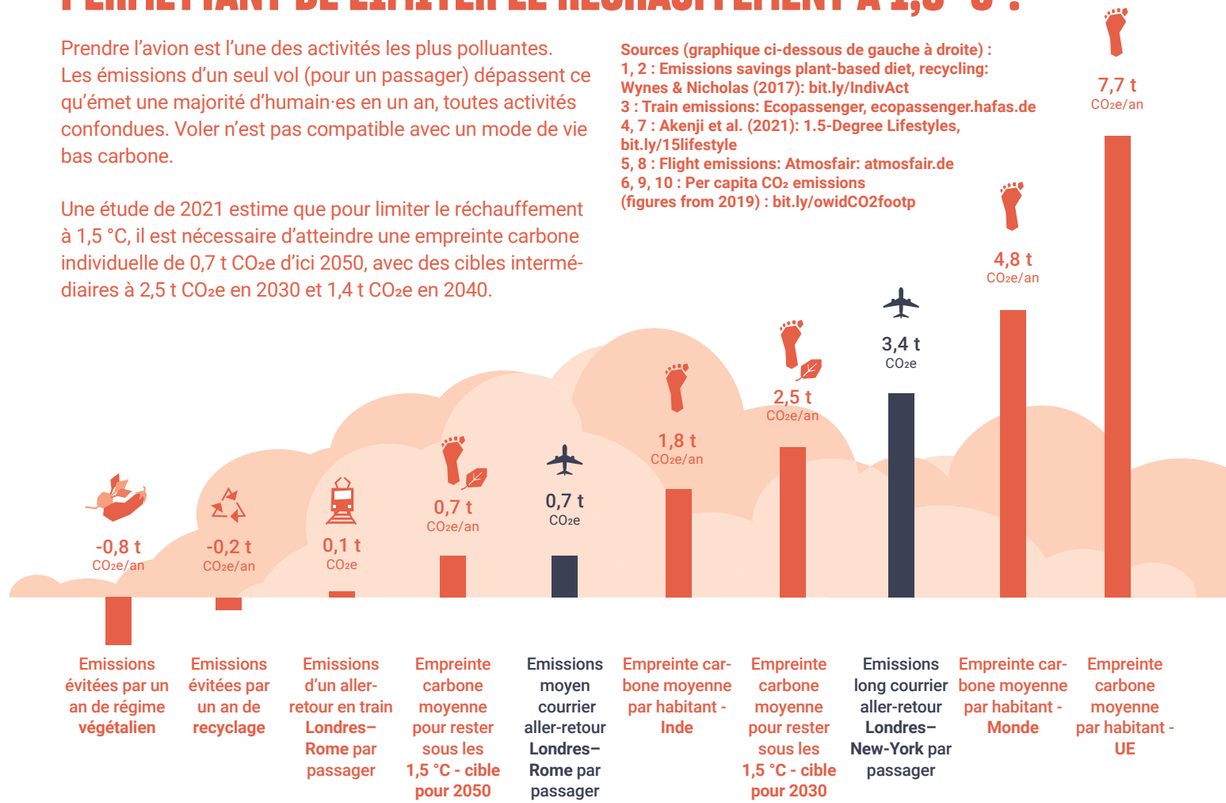
Sources :
Aérien : Klöwer et al. (2021): bit.ly/AviaCont
Émissions nationales : IEA Atlas of Energy: bit.ly/IEAEnergyAtlas

PRENDRE L'AVION EST-IL COMPATIBLE AVEC UN MODE DE VIE PERMETTANT DE LIMITER LE RÉCHAUFFEMENT À 1,5 °C ?

Prendre l'avion est l'une des activités les plus polluantes. Les émissions d'un seul vol (pour un passager) dépassent ce qu'émet une majorité d'humain·es en un an, toutes activités confondues. Voler n'est pas compatible avec un mode de vie bas carbone.

Une étude de 2021 estime que pour limiter le réchauffement à 1,5 °C, il est nécessaire d'atteindre une empreinte carbone individuelle de 0,7 t CO_2e d'ici 2050, avec des cibles intermédiaires à 2,5 t CO_2e en 2030 et 1,4 t CO_2e en 2040.

Sources (graphique ci-dessous de gauche à droite) :
1, 2 : Emissions savings plant-based diet, recycling: Wynes & Nicholas (2017): bit.ly/IndivAct
3 : Train emissions: Ecopassenger, ecopassenger.hafas.de
4, 7 : Akenji et al. (2021): 1.5-Degree Lifestyles, bit.ly/15lifestyle
5, 8 : Flight emissions: Atmosfair: atmosfair.de
6, 9, 10 : Per capita CO_2 emissions (figures from 2019) : bit.ly/owidCO2footp



L'IMPACT DE L'AVIATION SUR LE CLIMAT NE SE LIMITE PAS AU CARBONE

Pendant des années, le secteur de l'aviation a affirmé n'être responsable que de 2 % des émissions de carbone anthropiques, un chiffre constamment cité pour minimiser à la fois l'impact de l'aviation et la nécessité d'agir. Les émissions de CO_2 imputables à l'aviation sont en réalité plus élevées, avec 2,4 % de l'ensemble du carbone anthropique émis dans le monde en 2018[7]. Si l'on inclut les émissions de CO_2 liées à la production et à la distribution de kérosène, ce chiffre atteint même 2,9 %[8].

L'impact total de l'aviation sur le climat n'est toutefois pas dû uniquement au carbone. La combustion de kérosène en altitude génère également des traînées de condensation, une nébulosité induite et des dérivés d'oxyde d'azote qui, bien que de courte durée, sont connus pour augmenter la contribution de l'aviation au réchauffement climatique. En tenant compte de ces impacts hors CO_2, **la responsabilité du secteur de l'aviation dans le réchauffement climatique est environ trois fois plus élevée que les seules émissions de CO_2**[9]. En tenant compte de l'ensemble des impacts de l'aviation sur le climat, elle aurait contribué pour 5,9 % au réchauffement dû à l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre d'origine humaine en 2018[10]. À ce jour, l'aviation est dans l'ensemble responsable de 4 % du réchauffement climatique[11].

C'est énorme, surtout si l'on considère que cet impact est le fait de l'infime partie de l'humanité qui prend l'avion. **Si l'on retrouvait les taux de croissance d'avant le Covid, comme l'espère le secteur, la contribution du trafic aérien au réchauffement climatique s'élèverait à 0,1°C en 2050**. Nous devons tout faire pour l'empêcher.

LES INÉGALITÉS DE L'AVIATION

La part de l'aviation dans les émissions mondiales est d'autant plus fâcheuse lorsque l'on pose la question suivante : **« qui prend l'avion ? »**. Les publicitaires et les expert·es marketing du secteur aimeraient vous faire croire que la réponse est « la plupart des gens », mais ce n'est pas le cas. L'avion est non seulement le mode de transport le plus énergivore de l'humanité, mais aussi le plus inégalitaire en termes de coût, de politiques d'immigration restrictives et d'accessibilité aux options de vol[12]. Un seul vol peut émettre autant de CO_2 que de nombreuses personnes en une année entière[13]. Bien que les estimations varient, **environ 80 % de la population mondiale n'est jamais montée à bord d'un avion commercial**[14]. Ce mode de transport ne s'adresse donc qu'à une petite partie de l'humanité. **En 2018, à peine 1 % de la population mondiale a causé 50 % des émissions mondiales du secteur de l'aviation**[15]. 10 pays sont responsables d'environ 60 % des émissions totales de CO_2 du secteur de l'aviation, et 30 pays de 86 %[16].

LE TRAFIC AÉRIEN EST LE MODE DE TRANSPORT LE PLUS INÉGALITAIRE



Seulement **1 %** de la **population mondiale**

est responsable de **50 %** des **vols commerciaux**

alors que plus de **80 %** de la population mondiale **n'est jamais montée dans un avion**

Aucun mode de transport n'est plus injuste que l'aviation. Une étude de 2020 estime que seulement 2 % à 4 % de la population mondiale a voyagé à l'étranger en 2018. Elle conclut que 1 % de la population mondiale, soit une petite minorité de riches voyageurs fréquents, est responsable de 50 % des émissions des vols commerciaux.

Source : Gössling, Humpe (2020): bit.ly/DistG

Par ailleurs, en 2019, 19 % des émissions du secteur de l'aviation étaient imputables aux passagers et passagères de classe affaires et de première classe, soit plus que l'ensemble des émissions du fret aérien la même année (15 % de toutes les émissions du secteur de l'aviation)[17]. Sur une base annuelle, les chiffres sont encore plus frappants, seulement 11 % de la population mondiale ayant pris l'avion en 2018 et seulement 4 % pour un vol international[18].

Avec une si petite fraction de l'humanité qui prend l'avion et le secteur de l'aviation qui absorbe déjà une part importante des émissions mondiales, la fréquence des vols est manifestement un facteur important. Au Royaume-Uni, l'un des pays dont les citoyen·nes prennent le plus de vols internationaux[19], un cinquième de tous les vols à l'étranger se concentrait sur seulement 1 % de la population en 2018[20]. Les Britanniques qui prennent souvent l'avion sont généralement fortuné·es, avec un revenu annuel du ménage supérieur à £115 000 et une résidence secondaire à l'étranger (souvent dans un paradis fiscal)[21]. Ce modèle se répète sur tous les principaux marchés de l'aviation dans le monde pour lesquels des données sont disponibles[22]. Contrairement aux narratifs du secteur aérien concernant la « démocratisation » des voyages en avion[23], ces inégalités se sont creusées à mesure que le secteur s'est développé[24].

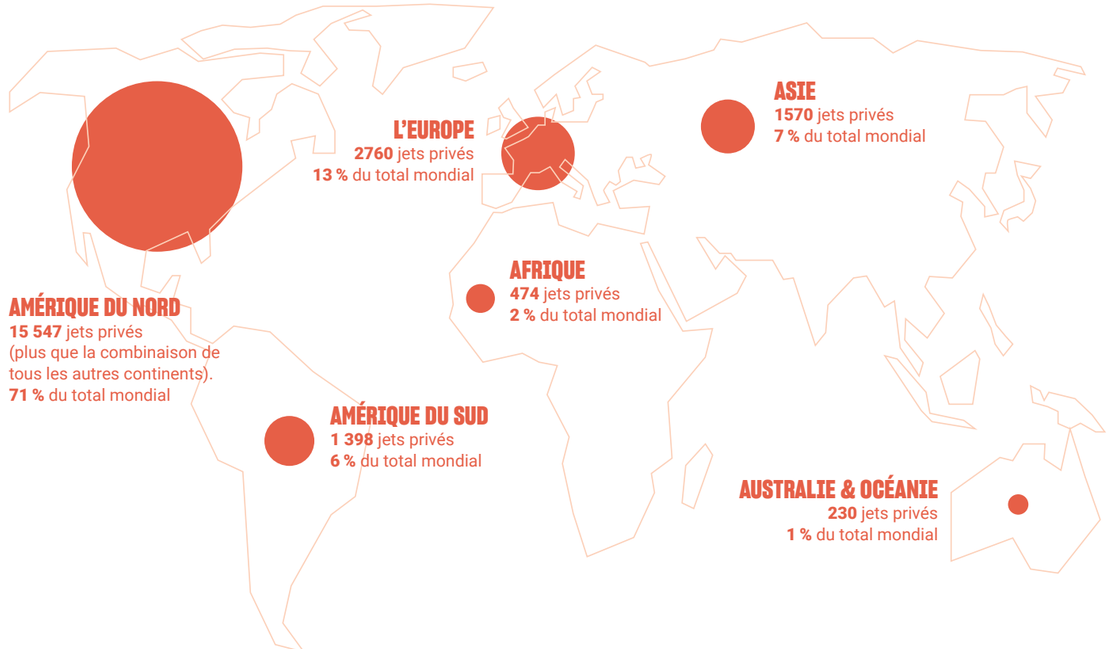
Le genre et la situation migratoire sont d'autres caractéristiques qui influent sur la fréquence des déplacements en avion[25]. À ce jour, la liberté de déplacement est toujours déterminée par l'origine. Un passeport japonais permet d'entrer librement dans 192 pays sans visa préalable, tandis qu'un passeport somalien donne accès à 34 pays et un passeport afghan à seulement 26 pays[26]. Le genre pèse également en matière d'accès aux voyages aériens, les hommes prenant plus fréquemment l'avion que les femmes et étant majoritaires en classe affaires[27]. Les inégalités de genre touchent également le personnel des compagnies aériennes. En 2018, le groupe TUI a enregistré le plus grand écart de rémunération entre les hommes et les femmes de toutes les entreprises britanniques, les femmes gagnant 56,9 % de moins que les hommes[28]. Ce fossé, associé à des codes vestimentaires et autres codes de conduite souvent perçus comme sexistes, a conduit The Guardian à se demander si l'aviation ne serait pas le secteur le moins progressiste de tous[29]. Seulement 3 % des PDG[30] du secteur aérien et 5 % des pilotes sur des lignes commerciales sont des femmes[31].

JETS PRIVÉS ET VOL SPATIAL

En matière de transport aérien, les inégalités atteignent des sommets avec les jets privés, sans parler des vols spatiaux des milliardaires. **En 2019, le monde comptait environ 22 000 jets privés actifs, dont 71 % étaient basés en Amérique du Nord** et 13 % en Europe, soit 2 760 appareils (dont environ 500 en Allemagne et 340 au Royaume-Uni). L'Afrique, quant à elle, possède la plus petite flotte au monde, avec environ 2 % de tous les jets privés[32]. Dernièrement, les émissions des jets privés ont augmenté plus rapidement que celles des liaisons régulières, et la pandémie a encore accéléré cette tendance. Cette situation est particulièrement dévastatrice pour notre climat, car **les jets privés sont de 5 à 14 fois plus polluants par passager ou passagère que les vols réguliers**[33]. Ils sont également plus souvent utilisés pour des vols court-courriers, qui ne sont pas du tout nécessaires étant donné qu'il existe des alternatives sobres en carbone.

Course décadente pour une poignée de milliardaires égoïstes, le **voyage spatial** est un pas inutile pour l'humanité. Ce dernier exemple de pollution indécente et d'inégalités peut émettre de 250 à 1 000 tonnes de CO_2

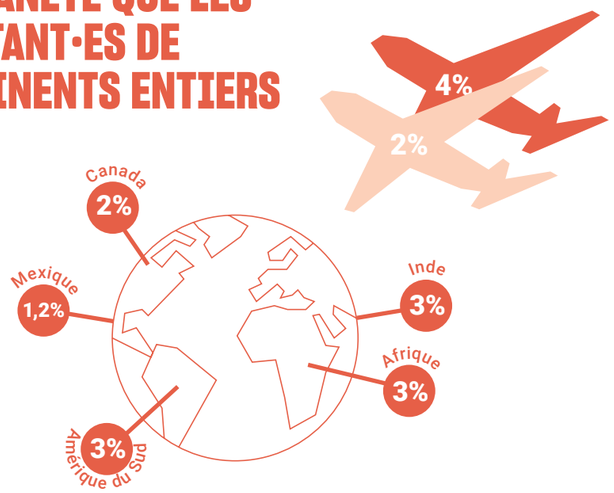
JETS PRIVÉS : DESTINATION DÉSASTRE CLIMATIQUE



L'impact des vols commerciaux sur le climat est catastrophique mais celui des jets privés, exprimé en quantité d'émissions par habitant, est encore bien pire. Et leur répartition géographique est très inégalitaire. En 2019, il y avait 21 979 jets privés actifs dans le monde. La plupart ont été immatriculés en Amérique du Nord, en particulier aux États-Unis (environ 89% du nombre total de jets du continent).

Source : Stratos (2022): 2022 Key Private Jet Industry Statistics – By Region, By Country, By Type.

LE SECTEUR AÉRIEN A DAVANTAGE RÉCHAUFFÉ LA PLANÈTE QUE LES HABITANT·ES DE CONTINENTS ENTIERS



Bien qu'elle ne serve qu'à une petite partie de la population mondiale, l'aviation a une plus grande responsabilité historique dans la crise climatique que beaucoup de nations et même de continents entiers. Si l'on considère son impact global sur le climat, le secteur aérien est responsable de 4% du réchauffement actuel, tout en ayant émis environ 2 % des émissions de CO_2 seules. Sa part annuelle dans les émissions mondiales était en constante augmentation pré-Covid, en raison de la croissance rapide du trafic.

Sources :
Aérien : Klöwer et al (2021): bit.ly/AviaCont
Emissions nationales : Our World in Data (2019): ourworldindata.org/contributed-most-global-co2

pour un vol de 11 minutes. À titre de comparaison, une grande partie de la population mondiale émet moins d'une tonne de CO_2 par an et par habitant·e. Autrement dit, **un·e milliardaire dégrade autant le climat en onze minutes de vol que plusieurs personnes parmi les plus pauvres de la population mondiale pendant toute leur vie**[34].

AVIATION MILITAIRE

Malgré la rareté de statistiques fiables sur les émissions de l'aviation militaire, on estime qu'elle représente de 8[35] à 15[36] % de l'impact total de l'aviation sur le climat. L'empreinte carbone des forces armées et des secteurs qui fournissent leurs équipements échappe à tout examen depuis des décennies et continue d'être exclue de la quasi-totalité des obligations internationales en vigueur sur le climat. L'exemple de l'armée de l'air américaine est particulièrement choquant. En 2017, elle a émis 13 Mt eq CO_2[37], dépassant de loin toutes les autres branches de l'armée américaine (armée de terre, marine militaire et Corps des Marines). Les dommages induits par l'aviation militaire s'étendent évidemment bien au-delà de son impact sur le climat, la guerre ayant des effets dévastateurs sur les populations[38]. En 2022, la guerre de la Russie contre l'Ukraine a montré une fois de plus comment les conflits armés peuvent impacter le trafic aérien et le monde thermo-fossile sur lequel il repose.

Lors des négociations du protocole de Kyoto en 1997, le gouvernement américain a exercé un lobbying intensif pour obtenir une dispense de toute obligation de réduction des émissions pour son armée en invoquant des préoccupations de sécurité nationale afin de maintenir ses opérations militaires. Même si les États-Unis n'ont jamais ratifié le protocole de Kyoto, leur capacité à obtenir des dispenses militaires a encouragé d'autres puissances militaires à en faire de même. L'Accord de Paris adopté en 2015 a supprimé ce privilège automatique. Le traité laisse toutefois à la discrétion des pays le fait d'inclure ou non les émissions militaires.

LA CROISSANCE DU SECTEUR DE L'AVIATION

Alors que la part du secteur aérien dans les émissions de gaz à effet de serre est déjà considérable compte tenu du nombre de personnes qui prennent l'avion, que notre budget carbone décline rapidement, la croissance du secteur est préoccupante. Après la pause provoquée par la pandémie, qui a vu des avions cloués au sol dans le monde entier, la croissance devrait reprendre dans le secteur et les émissions repartir à la hausse. Si aucune mesure n'est prise pour restreindre le trafic aérien, les émissions continueront d'augmenter.

La croissance du secteur de l'aviation n'est pas seulement synonyme de réchauffement climatique et de dommages pour la santé : elle s'accompagne de la construction de nouveaux aéroports et de l'expansion des infrastructures existantes dans le monde. **Entre 2000 et 2016, de nouvelles pistes ont été ajoutées dans 55 des 150 aéroports les plus fréquentés[39].** En 2016, plus de la moitié des aéroports ayant fait l'objet d'une extension étaient utilisés en dessous de leur capacité avant les travaux, ce qui sème le doute sur la nécessité de leur expansion[40]. En 2019, près de 1 000 milliards de dollars ont été investis dans la construction de nouveaux aéroports dans le monde, avec 423 nouveaux aéroports prévus ou déjà en construction. Plus de la moitié d'entre eux (223) sont construits dans la région Asie-Pacifique, et 58 sont prévus en Europe[41]. À elle seule, la Chine a annoncé son intention de construire 213 nouveaux aéroports d'ici 2035[42].

Tous ces nouveaux aéroports nécessiteront d'énormes quantités de béton, d'acier et de verre, ce qui augmentera encore leur bilan carbone. Ils vont en outre « verrouiller » les émissions pour des décennies, rendant tout changement urgent encore plus difficile. Sans parler du danger immédiat pour les populations et la nature. Partout dans le monde, des communautés luttent contre les violations des droits humains et les politiques d'expulsion (habitations et terres arables) déployées pour le développement du secteur de l'aviation et se mobilisent pour protéger les forêts, les zones humides et les écosystèmes côtiers[43].

Depuis près de 40 ans, **les programmes de fidélité proposés par les compagnies aériennes contribuent grandement à la croissance rapide du trafic aérien**. Ils comptent parmi les programmes marketing les plus performants au monde. Ces programmes étant rattachés aux cartes de crédit, leur utilisation effrénée pour des achats de toutes sortes afin de cumuler « gratuitement » des « miles », entraîne une hausse générale des prix des marchandises pour tout le monde, grand voyageur ou non[44].

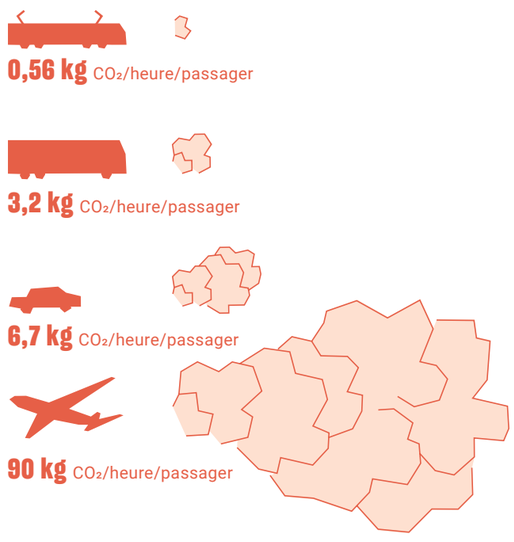
IMPACTS SUR LA SANTÉ DES PASSAGERS ET PASSAGÈRES, DES COMMUNAUTÉS ET DES TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES DU SECTEUR

Concernant l'impact de l'aviation sur la santé, le débat public porte surtout sur les risques encourus par les passagers et passagères. Par exemple, sur des vols long-courriers, ils risquent davantage de développer une thrombose veineuse profonde (TVP), surnommée le « syndrome de la classe économique ». D'après plusieurs études scientifiques, le risque de développer une TVP augmente de 12 % dès un seul vol par an. Les risques sont particulièrement élevés pour les personnes souffrant de problèmes de santé préexistants[45]. Une autre étude portant sur l'impact de l'avion sur la santé a révélé que le bouleversement constant du rythme circadien dû au jet lag et à la fatigue du voyage peut entraîner un déclin cognitif, des troubles psychotiques et de l'humeur, des troubles du sommeil, voire des maladies cardiaques et des cancers[46]. Par ailleurs, le faible taux d'humidité à bord d'un avion peut réduire l'efficacité des mécanismes de défense naturels de notre corps en provoquant par exemple l'assèchement du

PRENDRE L'AVION EST LE MOYEN LE PLUS RAPIDE DE FAIRE GRILLER LA PLANÈTE

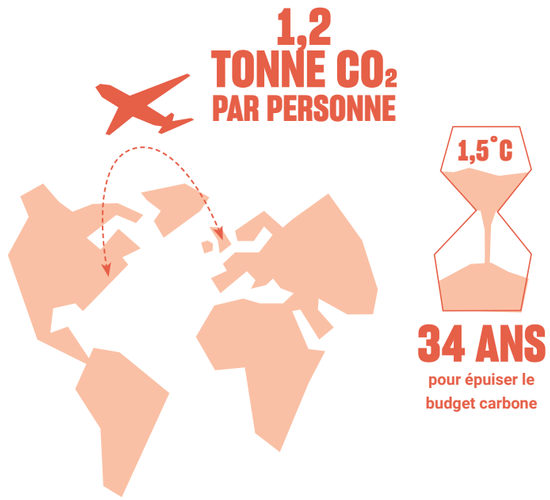
L'avion est le moyen de transport qui a le pire impact sur le climat, en particulier par heure de voyage. Voler émet beaucoup plus de CO_2 que les autres moyens de transport, en raison de la vitesse en vol et des plus longues distances parcourues. Il faut encore ajouter à cela les effets non-CO_2 des vols, qui multiplient par trois l'impact total d'un vol en raison de l'altitude et d'autres pollutions.

Source : Bigo (2019): Emissions de CO_2 par mode: détail des calculs. bit.ly/CO2permode



SI CHAQUE PERSONNE VOLAIT UNE FOIS PAR AN …

Si chaque personne dans le monde faisait un vol aller-retour Londres New-York par an, le budget carbone permettant de rester en dessous de 1,5 degré de réchauffement climatique (environ 320 milliards de tonnes à partir de 2022) serait épuisé en 34 années, rien qu'avec cette activité. Un tel vol aller-retour émet 1,2 tonne de CO_2 par personne. Avec une population mondiale de près de huit milliards de personnes, cela représenterait près de 10 milliards de tonnes de CO_2 par an.
Ce calcul simplifié à l'extrême montre que le fait de prendre l'avion ne peut pas être généralisé à l'ensemble de la population si nous voulons protéger notre climat. Et cela ne prend même pas en compte les effets non-CO_2, qui triplent l'impact.



Sources :
Budget carbone : GIEC (2021) : 6e rapport d'évaluation 2021
Emissions des vols : atmosfair.de
Population mondiale : worldometers.info

mucus, ce qui augmente le risque de tomber malade. **Le risque d'attraper un rhume est par exemple 100 fois plus élevé après avoir pris l'avion**[47]**.** À l'ère du Covid-19, il convient de mieux faire connaître les risques sanitaires en vol, d'autant que le transport aérien a largement contribué à la propagation rapide du virus dans le monde[48]. La multiplication des voyages en avion, en particulier pour le travail, peut aussi avoir des effets psychologiques importants. Des études soulignent ainsi l'isolement, la solitude et la réduction des interactions sociales[49].

Travailler dans un aéroport ou vivre à proximité s'accompagne également de sérieuses répercussions sur la santé. D'après une étude réalisée en 2021, l'exposition aux émissions des réacteurs, qui contiennent des particules ultrafines (PUF) susceptibles d'atteindre les voies respiratoires inférieures et les poumons, augmenterait le risque de maladie, d'hospitalisation et de symptômes pulmonaires rapportés[50]. Cette même étude a révélé que les émissions des réacteurs contenaient des particules organiques similaires à celles du diesel. Ces particules sont associées à une longue liste d'effets néfastes sur la santé (cancer du poumon, asthme et maladies cardiaques, notamment)[51]. Selon une étude médicale, les PUF peuvent en outre provoquer des naissances prématurées[52]. Ces impacts sur la santé ne sont toutefois pas répartis de manière égale dans la société et touchent de manière disproportionnée les minorités ethniques et les personnes vivant dans la pauvreté[53]. L'impact du secteur aérien et des vols sur la santé renforce les inégalités déjà omniprésentes dans la société au sens large.

Bon nombre des effets de l'avion sur la santé publique ont également des répercussions sociales. Par exemple, la pollution sonore des appareils peut causer tout un éventail de problèmes de santé : perte auditive, hypertension, dépression[54], stress, maladies cardiovasculaires[55], déficit de sommeil[56] et même démence[57]. En 2017, **quelque 3,2 millions de citoyen·nes européen·nes auraient souffert des nuisances sonores dues aux avions**, avec d'importants troubles du sommeil autour des 47 principaux aéroports européens pour plus de 1,7 million de personnes. Il est même probable que ces chiffres sous-estiment l'ampleur réelle de la pollution sonore[58]. La privation de sommeil peut avoir des répercussions bien réelles sur la qualité de vie des personnes qui vivent à proximité des aéroports et sur leurs perspectives d'avenir, notamment sur le niveau d'instruction des enfants. D'après une étude de 2005, les enfants vivant à proximité d'aéroports en Grande-Bretagne, aux Pays-Bas et en Espagne accusaient un retard en lecture pouvant atteindre deux mois pour chaque augmentation de 5 décibels au-dessus du niveau sonore moyen dans leur environnement. En conclusion, cette étude établit un lien entre les nuisances sonores des avions et une moins bonne compréhension en lecture[59].

LA POSITION PRIVILÉGIÉE DU SECTEUR DE L'AVIATION

L'impact climatique de l'aviation est mal réglementé. L'industrie aéronautique semble bénéficier d'un statut à part, en particulier quand on la compare à d'autres secteurs. Dans l'Accord de Paris, les vols internationaux, qui représentent environ 65 % des émissions de l'aviation civile, sont traités séparément des Contributions déterminées au niveau national[60]. La plupart des pays ne considèrent pas l'aviation internationale dans leurs plans climatiques nationaux et leurs budgets d'émissions. Au lieu de cela, la réglementation des émissions des vols internationaux est laissée à l'inefficacité de l'OACI. **L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)** est une organisation des Nations-Unies financée et dirigée par 193 gouvernements. Le Secrétariat de l'OACI est l'institution la plus importante sur la politique de l'aviation au niveau international.

Malgré l'impact environnemental de l'aviation et le nombre relativement faible de personnes qui prennent l'avion, cela fait 75 ans que ce secteur bénéficie de manière disproportionnée de politiques privilégiées. Dans de nombreuses parties du monde, le secteur aérien est pratiquement dispensé de taxes, malgré ses impacts sur la société et l'environnement. Un accord international signé en 1944 (la Convention de Chicago) visait à faciliter et à développer l'aviation en interdisant toute imposition du carburant déjà à bord d'un avion à l'atterrissage. De cette convention est née une pratique courante qui consiste à dispenser le carburant d'aviation du droit d'accise et de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), parfois formalisée par des accords bilatéraux[61]. Pour les vols intérieurs, le carburant peut être taxé (il l'est d'ailleurs dans des pays comme les États-Unis, le Japon et l'Arabie saoudite[62]). Mais la pression économique alliée au lobbying des entreprises l'empêche souvent, les États s'obstinant à privilégier la « compétitivité » de leurs compagnies aériennes.

Fait révélateur, la dispense de TVA est généralement réservée aux biens considérés comme répondant à un besoin essentiel, à l'image de denrées alimentaires spécifiques, des fauteuils roulants ou de certains produits de santé. Dans des pays avec un secteur aérien important et de grands voyageurs hyper mobiles comme le Royaume-Uni, cette dispense fiscale pourrait représenter un manque à gagner annuel de 13 milliards d'euros[63]. De même, une taxe sur le kérosène au sein de l'UE pourrait rapporter environ 17 milliards d'euros par an et l'introduction d'une TVA sur l'aviation à l'échelle européenne rapporterait 30 milliards d'euros. Ce renflouement des fonds publics pourrait être investi dans l'amélioration et l'expansion du réseau ferroviaire à l'échelle du continent ou dans le financement d'une transition équitable pour les travailleurs et les travailleuses de l'aviation (voir le narratif Atterrir en douceur, page 58). Compte tenu des inégalités inhérentes, est-il vraiment juste qu'une personne qui prend rarement ou jamais l'avion voie ses impôts utilisés pour subventionner de fait les bénéfices des actionnaires des compagnies aériennes et les voyageurs frivoles ?

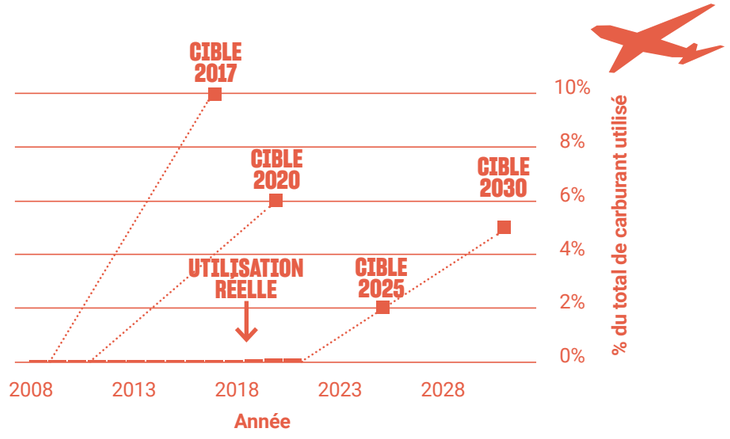


Source : Lamb et al. (2020): Discours de l'inaction climatique. Idée d'illustration : Léonard Chemineau, leolinne.com

LE GREEN-WASHING DE L'AVIATION

La plupart des acteurs du secteur aérien (dont les lobbyistes) ainsi que des personnalités politiques, voient dans la technologie le moyen de réduire les émissions et de permettre à une minorité de continuer à prendre régulièrement l'avion. Le secteur et les politiques qui le soutiennent présentent certaines avancées technologiques comme des solutions miracles pour le climat. Or, celles-ci ne peuvent pas être déployées assez rapidement à grande échelle. Toutes ces technologies s'accompagnent en outre de problèmes et d'effets indésirables ou sont limitées dans leur développement par la disponibilité des énergies renouvelables, indispensables

DEUX RÉALITÉS : PRÉVISIONS VS UTILISATION CONSTATÉE DE CARBURANTS ALTERNATIFS



L'Association Internationale du Transport Aérien (IATA en anglais), organisme international de lobbying pour le secteur aérien, fixe régulièrement des objectifs d'utilisation de carburants alternatifs (e-carburants, agrocarburants, …) – que l'industrie a systématiquement manqués.
Le nouvel objectif de l'IATA pour 2030, fixé à 5 %, est presque aussi élevé que la cible manquée de 2020, et correspond à 230 fois la part actuelle de carburants alternatifs (215 milliards de litres en 2021)

Sources :
IATA (2009) : bit.ly/IATASAF2009
IATA (2011) : bit.ly/IATASAF2011
IATA (2021) : Fly Net Zero Media Kit.
bit.ly/FlyScamZero
Idea: Dan Rutherford

par ailleurs pour répondre aux besoins élémentaires. Les principales **fausses solutions** sont **l'avion électrique, l'hydrogène, les agro- et biocarburants**[64]**, les e-carburants et la compensation carbone. Toutes sont utilisées pour justifier la poursuite de la croissance non durable du trafic aérien.**

L'espoir mis dans les innovations technologiques est mal placé car les réacteurs sont en train d'atteindre leur maximum d'efficacité. Par ailleurs, l'Histoire montre que **l'amélioration de l'efficacité** s'est toujours soldée par une hausse des émissions, car la réduction des coûts abaisse le prix des billets et dope ainsi le trafic aérien qui croît plus vite que les gains d'efficacité[65].

Les avions électriques ne seront « verts » que si l'électricité qu'ils consomment est verte, or nous en sommes très loin. L'avion est un mode de transport extrêmement inefficace, car il utilise une grande quantité d'énergie pour décoller et atteindre son altitude de croisière. Le poids des batteries est donc une contrainte de taille pour l'avion électrique. Ainsi, d'ici 2050, l'avion électrique ne sera viable que pour les vols de moins de 1 000 km, qui ne représentent que 17 % des émissions du transport aérien, et pour lesquels des alternatives en train existent très souvent. Il est peu probable que les vols moyen et long-courriers[66] passent au tout électrique.

L'avion à hydrogène en 2035 n'est probablement que de la poudre aux yeux, et même s'il voit le jour, il arrivera beaucoup trop tard pour répondre à l'urgence[67]. Pour les vols moyen et long-courriers, la technologie ne sera pas au point avant 2050, date à laquelle les émissions doivent être ramenées à zéro. Et même si les avions à hydrogène voyaient le jour, ils ne permettraient toujours pas d'effectuer des vols « zéro émission ». L'hydrogène produit à partir de sources renouvelables émettra toujours des oxydes d'azote (NOx) et générera des traînées de condensation qui ont un impact climatique important[68]. Pour ne rien arranger, la production d'hydrogène « vert » nécessite d'énormes quantités d'électricité renouvelable, qui vont manquer à des secteurs plus fondamentaux que l'aviation[69].

Les agro- et biocarburants ne représentent qu'environ 0,01 % du carburant d'aviation actuellement utilisé et ne remplaceront dans un avenir proche qu'une infime partie du kérosène[70]. Même si la production d'agrocarburants devait s'intensifier suffisamment pour réduire les émissions de l'aviation, elle s'accompagnerait d'incidences environnementales ou sociales négatives. C'est notamment le cas pour les agrocarburants de « première génération » issus de cultures comme le palmier à huile, le colza ou le soja, qui n'ont pas été exclus par le secteur de l'aviation. Alors que l'huile de palme est présentée comme l'option la plus viable pour créer des agrocarburants en raison de sa densité énergétique, les plantations de palmiers à huile figurent parmi les principaux facteurs mondiaux de déforestation, de perte de biodiversité et de violation des droits humains. Des études ont par ailleurs démontré que les agrocarburants peuvent émettre trois fois plus de gaz à effet de serre que le kérosène polluant qu'ils remplacent[70].

Le secteur compte aussi sur le développement de biocarburants de seconde génération, qui utilisent cette fois des « déchets durables ». Or ces déchets n'existent pas en quantité suffisante, et pourraient être utilisés plus efficacement pour décarboner d'autres secteurs.

Faisant sans cesse pression sur les gouvernements pour l'octroi de subventions visant à intensifier la production de biocarburants, les compagnies aériennes risquent de gaspiller l'argent public pour une fausse solution et de maintenir les prix des billets artificiellement bas, stimulant d'autant la croissance du trafic aérien[72].

Les e-carburants sont des carburants synthétiques produits à partir d'électricité en combinant de l'hydrogène et du dioxyde de carbone. Ils peuvent être utilisés sur les flottes actuelles à la place du kérosène fossile. À première vue, les e-carburants semblent être l'arme ultime pour décarboner le secteur de l'aviation, mais ils posent de nombreux problèmes et contraintes, la principale étant que leur production gaspille énormément d'énergie. Dans un scénario où 100 % des avions utiliseraient des e-carburants en 2050, la demande en électricité serait de 20 % supérieure à la production mondiale totale actuelle et 4,7 fois supérieure à la production d'électricité renouvelable de 2018[73].

Des compagnies aériennes vendent des crédits carbone aux passagers et passagères en leur faisant croire qu'ils peuvent ainsi compenser leurs émissions. **La compensation** est également à la base de CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale) pièce maîtresse de la « stratégie climatique » de l'OACI. Or le problème des compensations est qu'elles ne font que promettre d'effacer plus tard des émissions de carbone déjà faites. Pour ne pas libérer du carbone dans l'atmosphère, le meilleur moyen reste de laisser les combustibles fossiles dans le sol. Les systèmes de compensation multiplient en revanche les critères difficiles à mesurer, mal contrôlés, peu fiables et répondant à une vision à court terme dont le seul objectif est de justifier le *statu quo*.

Seul cadre international de réglementation des émissions du transport aérien, le régime CORSIA présente de graves lacunes. Il n'a pour ambition que de maintenir les émissions du secteur au niveau de 2019 afin de pouvoir afficher une croissance « neutre en carbone ». Son point de référence, initialement prévu comme la moyenne des années 2019-2020, a été révisé en raison de la chute du trafic induite par le Covid suite à un intense lobbying du secteur, vidant un peu plus le régime de sa substance. D'ici 2030, le régime CORSIA ne devrait couvrir que 12 % des émissions, car il n'inclut que les vols internationaux et comporte de nombreuses exemptions[74].

Le régime CORSIA s'appuie sur différents programmes de compensation à travers le monde. Mais la plupart de ces programmes ne fonctionnent pas. Une étude réalisée pour la Commission européenne a révélé que **85 % des projets de compensation déployés dans le cadre du Mécanisme de Développement Propre (MDP) des Nations Unies n'ont pas réellement réduit les émissions**, et que seulement 2 % des projets de compensation ont une probabilité élevée d'y parvenir[75]. En août 2021, le New-York Times a rapporté que 61 000 hectares de forêts qui faisaient partie d'un projet de compensation des émissions de carbone pour l'État de Californie ont brûlé lors d'une vague de chaleur (de plus en plus fréquentes avec le changement climatique), libérant du carbone. Les compensations entraînent souvent des problèmes écologiques et de droits humains, notamment pour les communautés indigènes (voir page 56) et peuvent même avoir augmenté les émissions mondiales en en légitimant une partie[77].

Sans solution technologique à l'horizon de la prochaine décennie et sans compensation réelle des émissions, toutes ces promesses doivent être considérées comme du greenwashing de la part d'un secteur polluant. La refondation du secteur n'a donc jamais été aussi cruciale pour amener la société à renoncer à prendre l'avion aussi souvent [78].

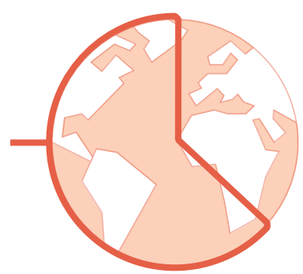
VOLER COMME LES EUROPÉEN·NES LES PLUS RICHES DILAPIDERAIT NOTRE BUDGET CARBONE

Si chacun·e prenait l'avion autant que les 10 % d'Européen·nes les plus riches, cela générerait des émissions de 23 milliards de tonnes (gigatonnes, Gt) de CO_2 par an, soit deux tiers des émissions mondiales totales en 2019.

Sources :
Transport & Environment (2022) : Roadmap to climate neutral aviation in Europe.
Our World in Data: ourworldindata.org/co2-emissions

EMISSIONS MONDIALES DE CO_2 EN 2019 : 36,7 $GTCO_2$

SI CHACUN·E PRENAIT L'AVION AUTANT QUE LE TOP 10% EUROPÉEN : 23 $GTCO_2$/AN



POURQUOI MAINTENANT ?

Les gens commencent à faire le lien entre l'aviation et le fait de prendre l'avion, et la crise climatique[79]. Nous devons saisir cette occasion pour parler de l'aviation et de notre opposition à son expansion continue et au greenwashing dans le cadre d'une critique nécessaire et plus large du système économique actuel.

COMMENT L'AVIATION EST-ELLE PERÇUE PAR LE PUBLIC ?

Pour répondre à cette question, il est important de rappeler que **seule une petite fraction de l'humanité prend ou a déjà pris l'avion** et que c'est une pratique relativement récente. C'est pourquoi la perception varie considérablement entre les personnes selon qu'elles aient pris l'avion ou non. D'autres facteurs peuvent entrer en jeu, comme l'idéologie et la connaissance de la crise climatique. Le personnel des compagnies aériennes, les personnes vivant à proximité des aéroports auront des points de vue différents.

Il est d'autant plus difficile de comprendre la perception que le public a de l'aviation, que les enquêtes correspondantes sont souvent réalisées par le secteur lui-même. Les questions portent principalement sur les préférences des client·es concernant une compagnie aérienne donnée, la praticité de la réservation et leur expérience des aéroports.

La perception du public est en outre façonnée par les efforts de publicité et de marketing déployés par le secteur, qui présente avec insistance le fait de prendre l'avion comme quelque chose de désirable, d'accessible et à la portée de tou·tes. Dans leurs campagnes marketing et publicitaires, les compagnies aériennes minimisent l'impact de l'aviation sur l'environnement et s'adonnent au greenwashing, à l'image de la campagne Fly Aware de l'IATA[80], qui compte parmi ses membres des compagnies aériennes, des aéroports et des constructeurs aéronautiques. Les organismes de règlementation de la publicité ont sanctionné certaines compagnies aériennes comme Ryanair[81], KLM[82] et Green Airlines[83] pour leur greenwashing trompeur. Que ce soit dans les magazines de voyage ou sur les réseaux sociaux nous sommes assailli·e·s par des images de pays lointains et des photos romantiques à bord d'un avion.[84]

Il est ainsi délicat de se faire une idée juste de la façon dont l'aviation est perçue par le public. Mais cela offre également des opportunités. En créant des histoires et des messages qui s'adressent directement à certains publics, ou à l'ensemble des publics, **les initiatives de communication offrent un énorme potentiel pour nourrir de nouveaux narratifs et recadrer le fait de prendre l'avion.** Reportez-vous à lasection correspondante (page 40) du présent guide pour plus de détails.

QUE PENSE LE PUBLIC DE L'AVIATION ET DU DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE ?

Plusieurs enquêtes révèlent une évolution de l'opinion du public à l'égard de l'aviation, notamment à la lumière de la crise climatique. L'enquête sur le climat de la Banque européenne d'investissement (BEI) a étudié ce que les gens étaient prêts à « abandonner » pour lutter contre la crise climatique. D'après cette

LA MAJORITÉ DES GENS PENSE QUE LE CAPITALISME FAIT PLUS DE MAL QUE DE BIEN

56%

MÉFIANCE TOTALE ENVERS LE CAPITALISME

« Le capitalisme tel qu'il existe aujourd'hui fait plus de mal que de bien dans le monde. »



Dans une enquête réalisée en 2019 dans 28 pays, 56 % des 34 000 personnes interrogées ont répondu que le capitalisme faisait plus de mal que de bien dans le monde. Dans beaucoup de pays, la majorité était même beaucoup plus large. Environ la moitié des personnes ont déclaré que le système ne les soutient pas, les trois quarts ressentent une injustice et souhaitent un changement.

Sources : Edelman (2020): The 2020 Edelman Trust Barometer.

enquête, **72 % des Européen·nes et des Américain·es et 84 % des Chinois·es estiment que leur comportement peut contribuer à réduire les émissions**.[85] Selon cette même enquête, le comportement le plus facile à adapter serait **d'arrêter de prendre l'avion** pour 40 % des Européen·nes, 38 % des Américain·es et 43 % des Chinois·es[86].

D'après les données d'une enquête mondiale réalisée par Ipsos Mori, une personne sur sept (14 %) utiliserait un moyen de transport dont l'empreinte carbone est inférieure à celle de l'avion, **même si celui-ci était moins pratique ou plus cher**. Elles seraient même deux fois plus nombreuses (29 %) à **renoncer à prendre l'avion et à opter pour une option de mobilité bas carbone si celle-ci était aussi pratique ou économique que l'avion**[87]. Ces enquêtes démontrent qu'il est possible d'élaborer de nouveaux narratifs par l'intermédiaire de campagnes de communication et qu'il existe bel et bien un désir de meilleurs systèmes de mobilité. Il convient toutefois de tempérer cet optimisme, car les recherches révèlent systématiquement un décalage entre les préoccupations climatiques et le recours au transport aérien. On parle de « fossé entre attitude et comportement »[88]. Si de récentes recherches ont démontré que ce fossé était parfois surestimé, il peut peser davantage pour certaines actions concrètes comme prendre un avion[89].

Le phénomène du **« flygskam » (honte de prendre l'avion)**, une tendance sociétale née en Suède qui encourage les citoyen·nes à cesser de prendre l'avion pour réduire leurs émissions, témoigne de l'évolution des mentalités à l'égard de l'aviation. L'acte de prendre l'avion peut désormais être utilisé pour évoquer des sentiments de responsabilité morale et de conscience quant à son impact environnemental (avec une connotation souvent négative jouant sur la culpabilité, voire la « honte »)[90]. L'impact du flygskam sur la demande en matière d'aviation a été perçu en Suède (où il est né), en France, en Allemagne et en Nouvelle-Zélande[91]. **L'alternative positive au flygskam est le tågskryt (fierté de prendre le train), qui souligne la fierté de choisir une solution de mobilité sobre en carbone.**

En France, une étude récente, commandée par Greepeace à l'ObSoCo, a montré que la jeunesse française était largement disposée à réduire ses voyages en avion pour protéger le climat : 74% des jeunes soutiennent l'idée que les vols de loisirs doivent rester exceptionnels, c'est-à-dire moins d'une fois par an, et 70% considèrent que le développement du réseau ferroviaire leur permettrait de diminuer leur recours à l'avion.[92]

Malgré cela, le pouvoir et l'influence des normes sociétales et des pressions sociales autour de l'avion, la publicité incessante qui reformate notre cerveau et les narratifs qui associent l'avion à la liberté et à la mobilité semblent rester dominants pour de nombreuses personnes. Autrement dit, et malgré son rôle important dans la réduction du trafic aérien, **le plaidoyer pour des changements de comportements individuels n'est pas une stratégie suffisante pour faire décroitre le secteur de l'aviation sur le long terme**.[93]

Dans certains pays, il apparaît également que les préoccupations relatives aux impacts sociaux et environnementaux du réchauffement climatique influencent le sentiment du public à l'égard des politiques de transports. D'après une récente enquête menée au Royaume-Uni, 93 % des personnes interrogées soutiennent l'idée de transports publics mieux intégrés et coordonnés par les autorités locales. Concernant l'aviation, **89 % des personnes interrogées soutiennent l'idée d'augmenter le prix des billets, en particulier pour les grands voyageurs**.[94]

Les enquêtes internationales font état de préoccupations environnementales croissantes partout dans le monde et révèlent que le public en attend davantage du secteur de l'aviation pour

lutter contre la crise climatique. Il reste néanmoins de larges pans de l'humanité dont les sentiments envers l'aviation ne sont pas suffisamment pris en compte. La plupart de ces personnes vivent dans les pays du Sud et la grande majorité d'entre elles n'ont jamais mis les pieds dans un avion. Ces communautés subissent déjà les effets du dérèglement climatique alors qu'elles ne contribuent que très peu aux émissions mondiales. Les enquêtes démontrent à quel point le secteur de l'aviation ignore, sous-estime et néglige les sentiments et les préoccupations des communautés directement touchées par l'expansion du secteur de l'aviation dans les pays les plus pauvres.

QUE PENSE LE PUBLIC DU SYSTÈME ÉCONOMIQUE ACTUEL ?

Le secteur de l'aviation doit être intégré dans **une critique plus large du système économique mondial**, aux côtés d'autres problématiques comme **les rapports de force inégaux, la pauvreté, les inégalités, la corruption** et la dégradation de l'environnement. L'édition 2020 du Trust Barometer Edelman a révélé pour la première fois que **la majorité des personnes interrogées dans 28 pays estiment que le capitalisme tel qu'il existe aujourd'hui fait plus de mal que de bien dans le monde**.[95] La méfiance générale à l'égard du capitalisme est la plus forte en Thaïlande (75 %) et en Inde (74 %), suivies de près par la France (69 %). Ce n'est qu'au Canada, en Australie, aux États-Unis, en Corée du Sud, au Japon et à Hong Kong que la majorité des personnes interrogées estiment que le capitalisme fait plus de bien que de mal, et seulement de justesse (sauf au Japon)[96]. Des études de ce type mettent en évidence un mécontentement mondial croissant à l'égard du *statu quo* et soulignent le potentiel d'émergence de nouveaux modes de vie et de mobilité.

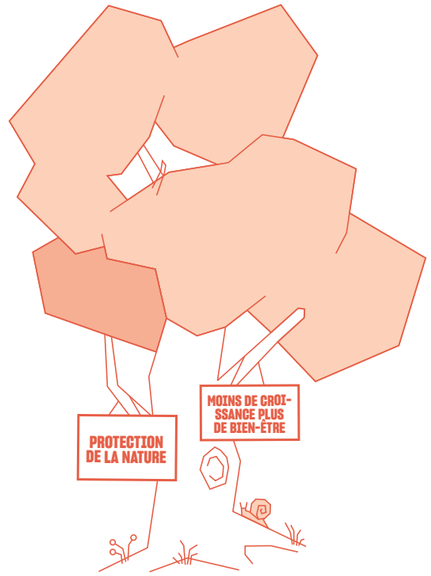
Cette même étude a également révélé que 57 % des personnes interrogées dans le monde estiment que **les gouvernements servent les intérêts d'une minorité** plutôt que ceux de tou·tes.[97] Les gigantesques renflouements des compagnies aériennes pendant la pandémie ont exacerbé ce sentiment. D'après une enquête de Greenpeace, **93 % des personnes interrogées estiment ainsi que le secteur de l'aviation ne devrait pas bénéficier d'un soutien prioritaire sur fonds publics**.[98] Dans une autre enquête effectuée aux États-Unis, une majorité relative de 35 % des personnes interrogées ont déclaré que le gouvernement ne devrait pas renflouer le secteur de l'aviation, 31 % seulement estimant qu'il devrait le faire (34 % ne se sont pas prononcées).[99]

À ce sentiment s'ajoute la précarité croissante du système économique actuel, 83 % des personnes interrogées dans le monde craignant de perdre leur emploi en raison de l'automatisation, de la mondialisation ou des crises économiques[100]. Une enquête du Forum économique mondial (FEM) menée auprès de citoyen·nes de 27 pays a révélé des sentiments similaires, 54 % des personnes interrogées déclarant craindre de perdre leur emploi au cours des douze prochains mois. C'est en Russie (75 %), en Espagne (73 %) et en Malaisie (71 %) que la crainte de perdre son emploi au cours de l'année à venir est la plus forte[101]. À l'échelle internationale, il existe clairement un public susceptible de s'identifier à des narratifs qui confrontent et critiquent la réticence de la sphère politique à agir et le pouvoir

VOLONTÉ D'ABANDONNER PROFIT ET CROISSANCE POUR PROTÉGER LA NATURE

83%
des personnes interrogées souhaitent faire plus pour **protéger la nature**

74%
des personnes souhaitent un changement de paradigme économique, délaissant les impératifs de profit et de croissance en faveur du bien-être et **de la protection de l'environnement**



Une enquête réalisée en 2021 dans les pays du G20 a montré qu'une grande majorité de personnes souhaite que davantage d'efforts soient faits pour protéger notre planète, et que les priorités de l'économie ne soient plus principalement la croissance et le profit.

Sources : Gaffney et al. (2021): Global Commons Survey: Attitudes to planetary stewardship and transformation among G20 countries.

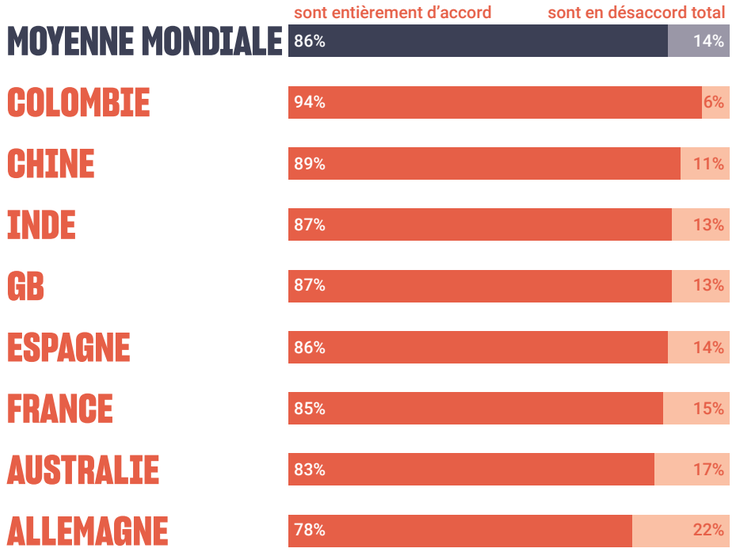
des entreprises en même temps qu'ils renforcent la solidarité avec les travailleurs et les travailleuses.

Ce sentiment général de méfiance et d'insatisfaction à l'égard du système économique actuel a donné un nouveau souffle aux visions alternatives de l'avenir. Au Royaume-Uni, une enquête sur les attitudes des jeunes à l'égard du capitalisme menée par le groupe de réflexion conservateur Institute of Economic Affairs (IEA) a révélé que **67 % des jeunes Britanniques aimeraient vivre dans un système économique socialiste[102].** Selon cette même enquête, les trois quarts des personnes interrogées considèrent que le dérèglement climatique découle du capitalisme[103]. Une enquête menée par Amnesty International auprès des 18-25 ans dans 22 pays a révélé un sentiment similaire, 41 % personnes interrogées citant le changement climatique comme le problème le plus important auquel le monde est confronté[104]. D'après Peoples' Climate Vote, la plus grande étude mondiale sur le climat jamais réalisée par les Nations Unies en 2021, **le changement climatique est une urgence mondiale pour 64 % des personnes interrogées dans les 50 pays étudiés**[105]. Une enquête Ipsos Mori de novembre 2021 a révélé que le changement climatique était la principale préoccupation de la population britannique (pour 40 % des personnes interrogées), devant la pandémie (27 %), ainsi que le Brexit et les problèmes de santé (22 % chacun)[106].

Dans une enquête réalisée en 2021 par Ipsos Mori pour la Global Commons Alliance auprès de tous les pays du G20[107], 73 % des personnes interrogées estiment que la planète est proche de plusieurs points de rupture en raison de l'activité humaine. Cette opinion était la plus marquée en Indonésie (86 %), en Turquie (85 %), au Brésil (83 %) et au Mexique (78 %). Une large majorité des personnes interrogées dans les pays du G20 (83 %) souhaitent faire davantage pour protéger la nature. Cette volonté semble plus prononcée dans les « économies émergentes » que dans les pays les plus riches. En outre, 74 % des personnes interrogées sont favorables à une réorientation des priorités économiques, privilégiant le bien-être et la protection de l'environnement plutôt que le profit et la croissance.

La crise du Covid-19 a fait naître dans le public des aspirations pour des systèmes sociaux et économiques alternatifs. Une enquête menée par Ipsos Mori pour le compte du FEM a révélé un profond désir de changement après la pandémie. Près des trois quarts (72 %) des adultes issus de 27 pays ont déclaré vouloir que leur vie change de manière significative après la pandémie, et **près de neuf personnes sur dix (86 %) ont déclaré souhaiter que le monde entier devienne plus durable et équitable.[108]** Les populations sont également disposées à adopter elles-mêmes de tels changements : dans une enquête menée par Pew Research dans 17 pays en 2021, 80 % des personnes interrogées ont déclaré qu'elles changeraient au moins certains aspects de leur vie pour réduire l'impact de la crise climatique. Dans des pays comme la Grèce (62 %), l'Italie (54 %) et l'Espagne (49 %), une grande partie des personnes interrogées étaient également prêtes à apporter « beaucoup » de changements. Dans la même enquête, 72 % des personnes interrogées se déclarent assez ou très inquiètes que la crise climatique leur porte préjudice à un moment donné de leur vie[109].

LES GENS ASPIRENT À UN AUTRE MONDE APRÈS LA PANDÉMIE



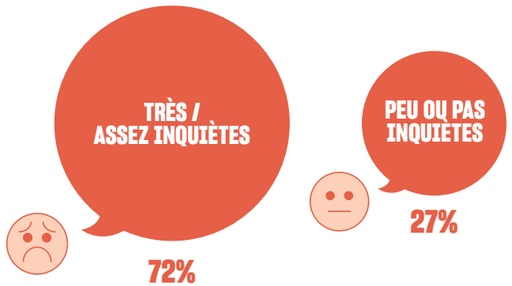
Dans une enquête internationale réalisée en 2020, 86% des personnes interrogées ont déclaré vouloir que le monde change de manière significative après le Covid pour qu'il devienne plus durable et équitable.

Source : Ipsos (2020) : How Much Is the World Yearning for Change After the Covid-19 Crisis. bit.ly/IpsosChangeCovid

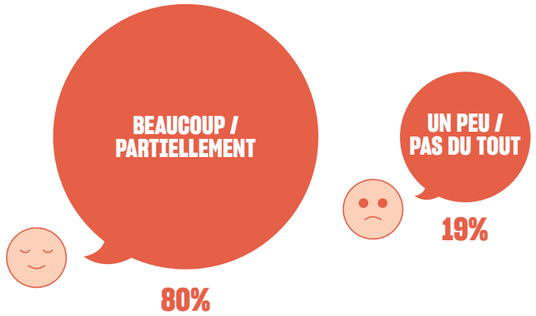
COMMENT LA PANDÉMIE A MODIFIÉ NOTRE

INQUIÉTUDES SUR LA CRISE CLIMATIQUE ET VOLONTÉ D'AGIR

PERSONNES INQUIÈTES DES IMPACTS QUE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE AURA SUR LEUR PROPRE VIE



PERSONNES SOUHAITANT CHANGER LEUR FAÇON DE VIVRE ET DE TRAVAILLER AFIN D'ATTÉNUER LES IMPACTS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE



Partout dans le monde, les gens sont très préoccupés par le changement climatique et sont prêts à faire des sacrifices pour y faire face, mais pensent que les efforts qui seront réalisés ne seront pas suffisants, selon une enquête du Pew Research Center réalisée dans 17 pays.

Source : Pew Research Center (2021): In Response to Climate Change, Citizens in Advanced Economies Are Willing To Alter How They Live and Work

PERCEPTION DE L'AVIATION ET DE LA MOBILITÉ ?

Le public souhaite un meilleur système de mobilité, plus équitable, et cet intérêt s'est peut-être accru pendant la pandémie. YouGov a mené une enquête pour déterminer l'évolution des comportements de voyage après la pandémie : en Italie, en Allemagne, en Inde et au Royaume-Uni, environ **un tiers des personnes interrogées ont déclaré qu'elles prendraient moins l'avion après la pandémie** pour des raisons de santé publique, ou en lien avec la crise climatique. L'enquête a en revanche révélé l'inverse dans d'autres pays comme le Nigeria et le Brésil, où respectivement 50 % et 40 % des personnes interrogées ont déclaré vouloir prendre davantage l'avion après la pandémie[110]. Ce dernier constat doit bien sûr être considéré à la lumière du peu de personnes ayant déjà pris l'avion dans ces pays. Ces préférences de déplacement ont des implications évidentes sur la façon dont le public envisage les vacances. Cette même enquête a révélé que 40 % des Italien·nes seraient plus enclin·es à passer leurs vacances en Italie à l'avenir. Cette inclination à passer des vacances dans son propre pays a également été observée en Allemagne, en Chine, en Thaïlande et au Royaume-Uni.[111]

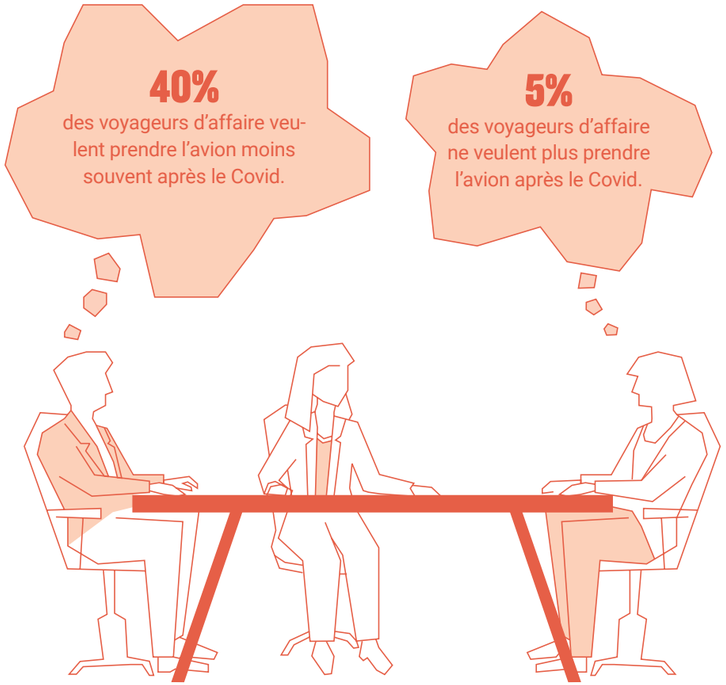
Les changements contraints des habitudes de travail ont également altéré la façon de percevoir les voyages. D'après un sondage YouGov, **la moitié des personnes qui se déplacent pour le travail déclarent que l'interruption des vols n'a eu aucune incidence sur leur vie professionnelle**.[112] En France et aux Pays-Bas, plus d'un quart d'entre elles ont déclaré que leur vie professionnelle s'était même améliorée pendant les interruptions de vol causées par la pandémie.[113] Ce sondage a aussi révélé qu'une personne sur deux réalisant des voyages d'affaires estime que les confinements n'ont eu aucune incidence sur sa productivité.[114] Au vu de l'ampleur des économies et des avantages liés à la réduction des voyages d'affaires, il semble peu probable que le monde revienne aux habitudes d'avant la pandémie. D'après une enquête menée par Bloomberg auprès de 45 grandes entreprises 84 % d'entre elles prévoient de réduire leur budget « déplacements », invoquant la réduction des émissions de carbone comme principale raison de ce changement[115].

La pandémie aurait pu dégrader durablement la perception des transports en commun comme les bus et les trains, par crainte de transmission virale. Les enquêtes menées pendant cette période dressent toutefois un tableau plus nuancé.

LES VOLS D'AFFAIRE VONT-ILS REPRENDRE ?

Un sondage YouGov a révélé que 45 % des voyageurs d'affaires veulent voler moins souvent voire plus du tout après le Covid. La moitié d'entre eux a même affirmé que l'interruption des voyages en avion n'a eu aucun impact sur leur vie professionnelle. Plus d'un quart des voyageurs d'affaires Français et Néerlandais a déclaré que leur vie professionnelle s'était même améliorée pendant cet arrêt causé par la pandémie.

Source : YouGov (2021): Changes in Business Travel. bit.ly/YouGovSurveyResults



LES VOLS À LA CON



UN DÉBAT SUR LE TRAFIC AÉRIEN LÉGITIME

Il est avéré que prendre l'avion est mauvais pour le climat. Mais saviez-vous que de nombreux vols sont également inutiles et sans intérêt. Dans la même veine que le concept de « jobs à la con » formulé par l'anthropologue David Graeber[116], ces emplois dénués de sens et nuisibles pour la société, on peut aussi parler de « vols à la con ». Ces vols, qui sont inutiles, frivoles et injustes (et pas seulement à cause de leurs impacts), doivent cesser immédiatement[117].

Les vols sur un week-end, les vols ultra courts, les vols à très bas prix, les vols en jet privé et le tourisme spatial des milliardaires sont autant de vols à la con. On pourrait y ajouter les « vols fantômes » (même s'ils sont légèrement différents), réalisés par des avions vides pour conserver les droits de décollage et d'atterrissage des compagnies aériennes. D'autres vols sont légitimes, comme dans des situations d'urgence ou pour des opérations de secours suite à une catastrophe, pour rendre visite à des membres de la famille sur un autre continent ou pour permettre à des réfugié·es de fuir en limitant les risques. Certains vols peuvent être difficiles à classer, comme ceux destinés à des séjours à l'étranger pour une période prolongée. Bien sûr, les échanges autour des vols touchent d'autres thématiques dont il est important de débattre, comme l'injustice. En parler permet de révéler les liens entre les vols individuels et un système qui soutient les vols à la con, subventionne le secteur de l'aviation et donne carte blanche aux super émetteurs et émettrices fortuné·es.

Une diminution juste et équitable du trafic aérien passe par le retrait du « permis social d'exploitation » pour les vols à la con, un changement culturel, une règlementation ciblée et une réforme de la politique des entreprises.



UNE QUESTION DE JUSTICE CLIMATIQUE

Le secteur aérien est l'une des illustrations les plus marquantes d'injustice climatique. Son recadrage et sa réduction deviennent une question de justice climatique.

Notre époque est marquée par des injustices écologiques et climatiques. **Les communautés qui ont le moins contribué à la crise climatique sont celles qui souffrent déjà le plus de ses conséquences.** La situation ne fera qu'empirer si aucune mesure n'est prise de toute urgence. Les pays riches d'Europe, d'Amérique du Nord et du reste du monde doivent être les premiers à stopper toute pollution climaticide et à aider les pays à faible revenu à délaisser les combustibles fossiles, tout en s'adaptant aux conséquences de plus en plus fréquentes et graves du dérèglement climatique.

Telle est **l'histoire de la justice climatique que nous avons tou·tes entendue. Une histoire vraie, mais incomplète. La justice climatique exige bien plus que de partager les efforts de réduction des émissions et de financer l'adaptation.** Les sociétés doivent privilégier le bien-être de tou·tes plutôt que les profits d'une minorité. La justice climatique doit être une justice planétaire qui reconnaît les droits de tous les êtres et de l'ensemble de la planète vivante, avec une prise de conscience de **la responsabilité historique** du système actuel dans la crise climatique et de ses **profondes inégalités**. Cela implique également de **lutter contre toutes les formes de discrimination** fondées sur le genre, l'origine, la race, la classe, la religion ou l'orientation sexuelle.

Pour parvenir à la justice climatique, c'est-à-dire à l'épanouissement des êtres humains et de la planète, nous ne pouvons pas nous contenter de modifier à la marge le système existant. Nous devons bâtir une nouvelle économie qui prend en compte les besoins de l'ensemble de l'humanité et de la nature, autour d'un système de mobilité réformé.

DETTE CLIMATIQUE ET RESPONSABILITÉ MONDIALE

Notre monde serait très différent si nous n'avions jamais commencé à brûler du charbon, du pétrole et du gaz. Mais qui se cache derrière ce « nous » ? Il englobe les pays riches ou les pays du Nord, c'est-à-dire les premières nations à s'être industrialisées, amassant de vastes richesses grâce à une croissance alimentée par les combustibles fossiles, l'impérialisme et la mondialisation. C'est également dans cette partie du monde que se concentre l'essentiel du pouvoir politique et économique, le plus souvent utilisé pour freiner l'action et la justice climatiques plutôt que pour les accélérer[118].

Les pays du Nord sont responsables de 92 % des émissions de gaz à effet de serre, au-delà de la limite planétaire de 350 ppm de CO_2.[119] Historiquement, les États-Unis sont le plus grand pollueur, avec 26 % de toutes les émissions libérées dans l'atmosphère depuis 1850[120]. À ce jour, près des **deux tiers des émissions sont imputables à 90 grandes entreprises,** dont beaucoup appartiennent à des actionnaires privés des pays du Nord, comme Chevron, Peabody et Shell[121].

Aujourd'hui encore, de nombreux pays riches ont une empreinte carbone par citoyen·ne bien supérieure à celle des pays du Sud. L'empreinte carbone moyenne d'un·e Australien·ne est d'un peu plus de 15 t eq CO_2[122], contre 0,56 pour un·e Bangladais·e et 0,11 pour un·e Ougandais·e[123]. **Une gestion équitable serait de faire assumer 87 % des réductions requises par les 10 % les plus riches, sans contrainte sur les 50 % les plus pauvres de l'humanité.**[124]

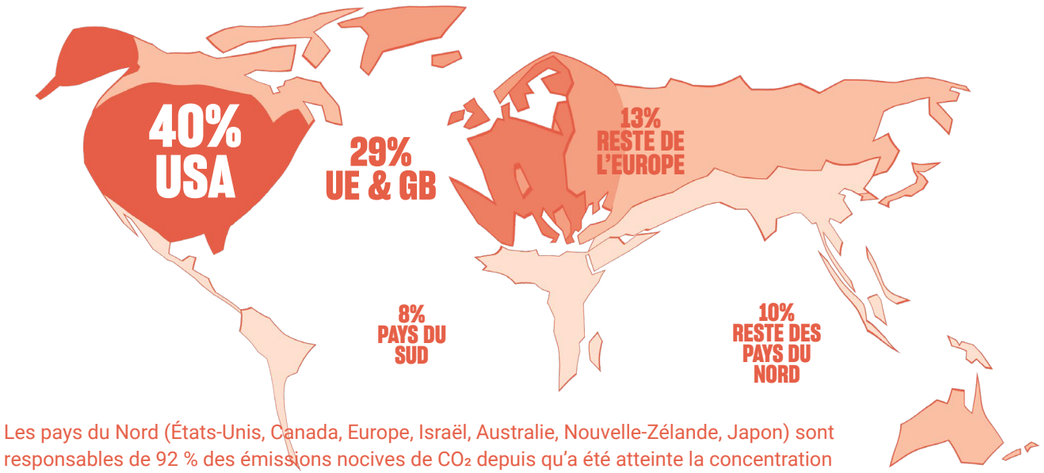
ÉMISSIONS DE CARBONE : DES INÉGALITÉS AU SEIN DES PAYS

Le fossé entre les riches et les pauvres (et entre les personnes au pouvoir et les populations démunies) n'est pas seulement géographique. Il existe d'énormes disparités à l'intérieur des pays où les groupes défavorisés et marginalisés souffrent bien plus de la crise climatique et de ses conséquences que la frange aisée de la société, alors qu'ils sont ceux qui y contribuent le moins. Ces mêmes groupes (femmes, personnes noires et de couleur, peuples autochtones, communautés économiquement défavorisées) souffrent également d'autres formes de discrimination:

- **Ils tirent moins profit des énergies fossiles et souffrent davantage des conséquences de l'exploitation de ces ressources.** L'avion et la voiture sont surtout l'apanage des hommes riches[125]. Ce sont aussi majoritairement des hommes qui dirigent les compagnies pétrolières et en récoltent les bénéfices.[126]

- **Ces groupes subissent les effets néfastes du tout combustible fossile**[127]**. Les communautés économiquement défavorisées, les personnes noires et les personnes de couleur sont plus susceptibles de vivre à proximité de raffineries, d'aéroports polluants ou de routes très fréquentées. Les terres indigènes sont souvent « sacrifiées » au nom de l'extraction et de la transformation des ressources fossiles.**

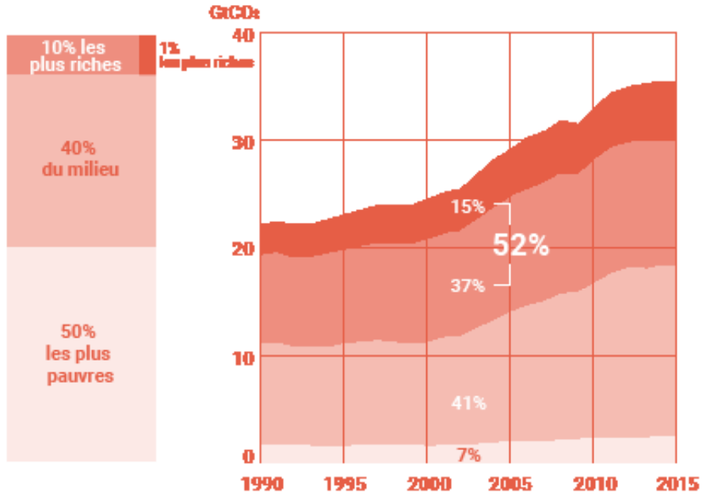
DES PAYS RICHES TRÈS LARGEMENT RESPONSABLES DU DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE



Les pays du Nord (États-Unis, Canada, Europe, Israël, Australie, Nouvelle-Zélande, Japon) sont responsables de 92 % des émissions nocives de CO_2 depuis qu'a été atteinte la concentration limite de 350 ppm. Les pays du Sud (Amérique latine, Afrique, Moyen-Orient, Asie) ne sont responsables que de 8 %.

Source : Hickel (2020): Quantifying national responsibility for climate breakdown: an equality-based attribution approach for carbon dioxide emissions in excess of the planetary boundary

LES 10% LES PLUS RICHES RESPONSABLES DE PLUS DE LA MOITIÉ DES ÉMISSIONS MONDIALES



Entre 1990 et 2015, les 1 % les plus riches au monde (environ 63 millions de personnes) ont causé à eux seuls 15 % des émissions cumulées, soit deux fois plus que la moitié la plus pauvre de la population mondiale. Les 10 % les plus riches sont à l'origine de 52 % de ces émissions (qui sont celles qui ont vraiment déstabilisé le climat).

Source : Oxfam (2020): Confronting Carbon Inequality. bit.ly/OxCarbonIneq

- Ils sont **plus touchés par les conséquences à long terme du réchauffement climatique** (pénuries d'eau, mauvaises récoltes)[128]. Ils ne disposent pas des moyens ni des ressources financières nécessaires pour s'adapter.

- **La crise climatique exacerbe inégalités et conflits.**[129] Lorsque des conflits éclatent pour des ressources ou de l'eau, ce sont les conditions de vie des communautés vulnérables qui se détériorent le plus.

- **Enfin, ce sont les personnes marginalisées qui subissent les impacts directs des fausses solutions : expulsions des communautés indigènes lors de projets de compensation, moyens de subsistance menacés par l'accaparement de terres pour la production d'agrocarburants.**[130]

Les émissions d'une personne dépendent avant tout de son revenu et de son patrimoine. Entre 1990 et 2015, les 10 % des citoyen·nes européen·nes les plus riches ont causé 27 % des émissions totales de l'UE, soit le même niveau d'émissions que la moitié la plus pauvre de la population européenne[132]. Alors que la part des émissions de cette dernière est associée à des besoins fondamentaux (nourriture, chauffage), les émissions excédentaires des plus riches proviennent de la consommation de luxe (grosses cylindrées, avion). De plus, les émissions des plus riches s'accélèrent : sur la même période, les émissions des 10 % les plus riches de la population européenne ont augmenté de 3 % et celles des 1 % les plus riches de 5 %, tandis que les émissions des classes pauvres et moyennes ont diminué[133].

La politique et l'action climatiques doivent s'attaquer aux inégalités et injustices et créer des opportunités pour le bien-être de tous les êtres vivants. Il n'y a pas d'autre solution : **la justice climatique doit mener à une transformation de la manière dont nous vivons ensemble sur cette planète, travaillons, produisons et consommons, et un changement dans notre façon d'appréhender notre relation avec le monde naturel. La justice climatique doit être à la fois globale et locale.**

JUSTICE CLIMATIQUE ET RÉPARATIONS

Les états, les entreprises et les citoyen·nes d'Europe, d'Amérique du Nord et d'autres régions qui portent la plus grande responsabilité historique dans la crise climatique doivent prendre l'initiative de réduire rapidement leurs émissions. Mais plus encore, les dettes écologiques et climatiques existantes doivent être remboursées afin de réparer les pertes et les dommages déjà occasionnés. Même si aucune somme d'argent ne saurait réparer réellement ces préjudices, nous devons nous enga-

FRAMING CLIMATE JUSTICE

Au Royaume-Uni, le projet **Framing Climate justice** mené conjointement par PIRC, 350.org et NEON a rassemblé des acteurs du mouvement britannique pour le climat afin de relayer les histoires qui comptent et renforcer la lutte pour la justice climatique. Les tests et recherches ont permis d'identifier comment communiquer plus efficacement la teneur et les valeurs de la justice climatique. Le projet recommande un **narratif sur la solidarité** comme moyen le plus efficace de transmettre les concepts fondamentaux et aborder les valeurs communes.

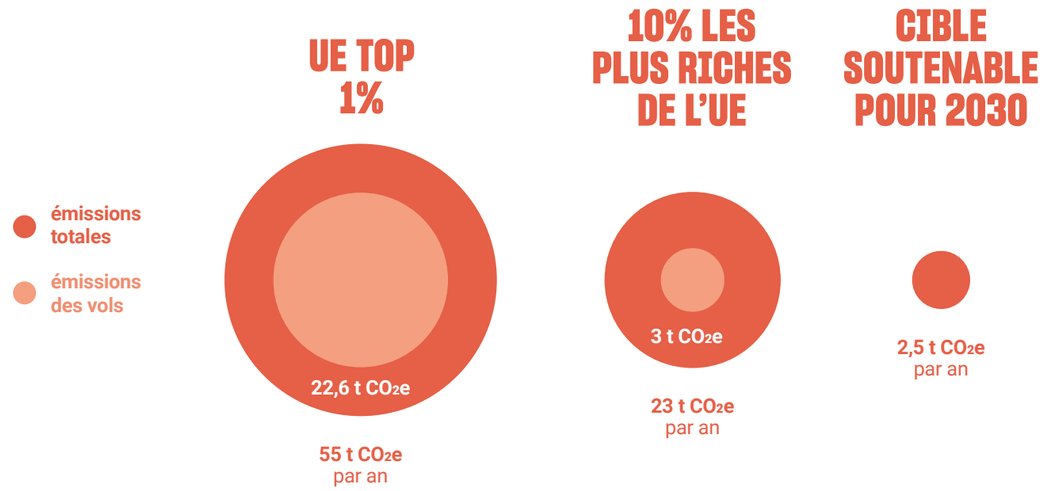
Le message proposé souligne que les pays responsables de la crise climatique et les régions les plus touchées doivent être solidaires dans cette lutte. Il conviendra d'évoquer les élites corrompues qui profitent de l'intensification de la crise climatique alors que ce sont les personnes les plus pauvres et les plus défavorisées qui en subissent les conséquences. Les solutions doivent donc transférer le pouvoir et l'argent des élites vers les populations exclues et les plus touchées.

PRINCIPALES CONCLUSIONS SUR L'OPINION DES BRITANNIQUES :

Il est largement admis que de nombreux secteurs nuisent à la planète, que le consumérisme est un problème et que la crise climatique n'affecte pas tout le monde de la même manière. Il y a aussi un consensus sur le fait que celles et ceux qui portent la plus grande responsabilité devraient contribuer le plus à la solution.
Plusieurs idées fausses circulent, notamment que cette crise serait le fruit du hasard ou que la crise climatique ne serait pas liée à d'autres formes d'oppression comme le sexisme ou le racisme.

Pour en savoir plus : **framingclimatejustice.org**

TOP 1% EN EUROPE : LES ÉMISSIONS DES VOLS ATTEIGNENT DES SOMMETS



Pour rester en dessous de 1,5 °C de réchauffement, les émissions par habitant doivent tomber à 2,5 tonnes d'ici 2030. Dans l'UE, les 1 % les plus riches en causent près de dix fois plus rien qu'avec leurs vols : 22,6 tonnes selon une étude de 2020. Même chez les 10% les plus riches, l'aviation dépasse cette cible. A l'inverse, les plus pauvres ne volent quasiment pas, même en Europe.

Source : Ivanova & Wood (2020): The unequal distribution of household carbon footprints in Europe and its link to sustainability. bit.ly/EUemispc

ger à le faire. Entre autres, les États et les entreprises du Nord qui ont profité de la destruction de la nature et des moyens de subsistance et hypothèquent notre avenir doivent indemniser financièrement les communautés du Sud pour lesquelles le dérèglement climatique est déjà une réalité quotidienne.

Ces réparations doivent dépasser le simple soutien financier pour inclure des transferts de technologie, la renonciation à certains brevets, ainsi que l'annulation de la dette pour les pays les plus vulnérables. Pour les philosophes Olúfémi O. Táíwò et Beba Cibralic, **les réparations sont « une approche systémique visant à redistribuer les ressources et à réformer les politiques et les institutions qui ont perpétué le préjudice, et non un échange discret d'argent ou d'excuses pour le tort causé »**. Cela inclut des politiques migratoires adaptées à l'accélération du réchauffement.[134]

Les changements et mesures nécessaires pour lutter contre la crise climatique et s'y adapter ne doivent pas être imposés d'en haut. Des processus véritablement inclusifs et démocratiques sont requis. Les groupes défavorisés doivent être au cœur de ces processus afin de remédier aux discriminations et aux déséquilibres de pouvoir historiques. Cela ne doit pas se limiter aux êtres humains : toutes les entités sensibles et non sensibles font partie de notre planète et donc de notre écosystème, qu'il s'agisse des animaux, des plantes, des rivières ou des montagnes. Eux aussi ont le droit d'exister.

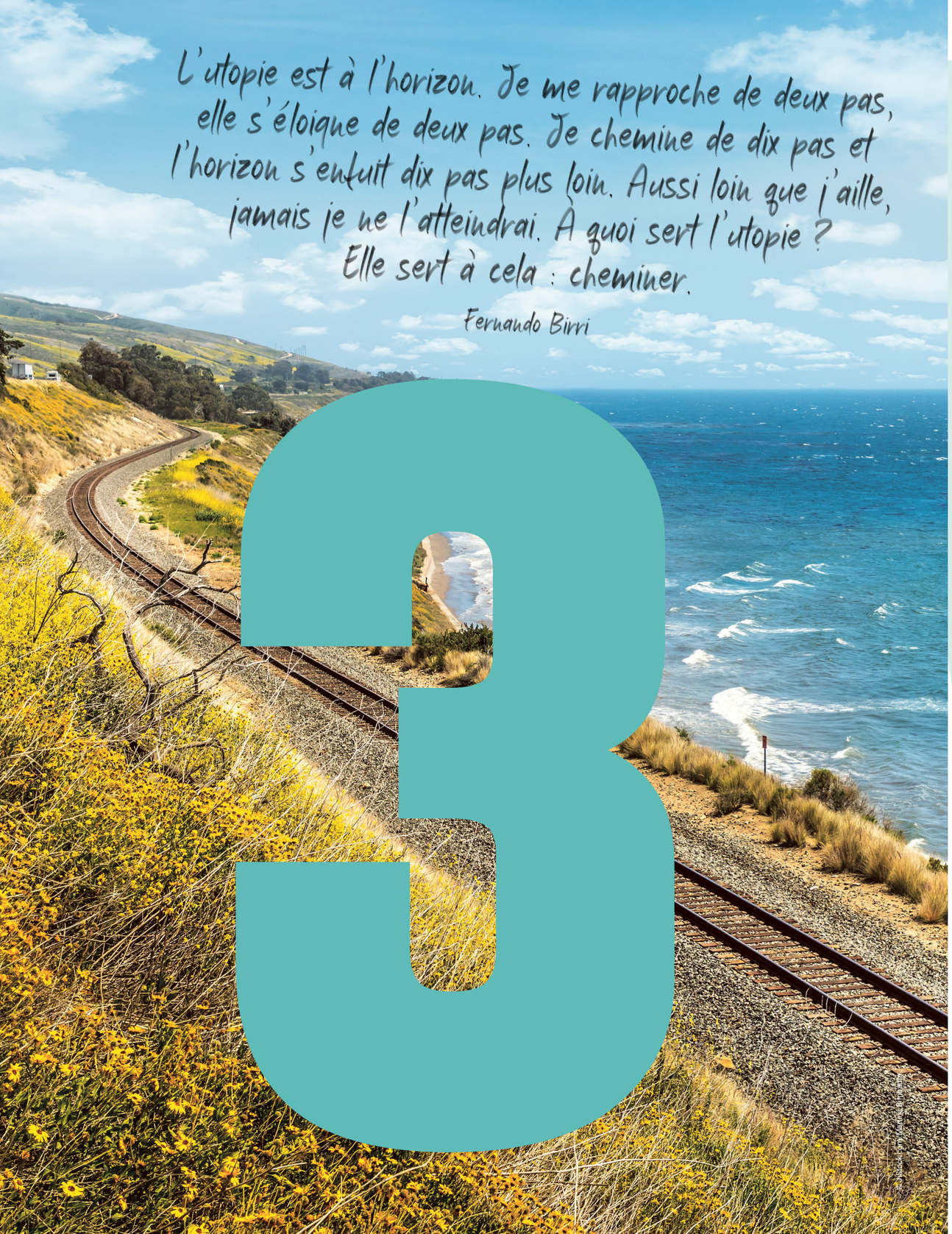
Nous aspirons à une justice planétaire[135] pour le bien-être de tout ce qui vit sur notre planète.

PRINCIPES DE LA JUSTICE PLANÉTAIRE

- Reconnaît les inégalités historiques des émissions de carbone entre le Nord et le Sud et la responsabilité différenciée de la lutte contre la crise climatique.
- Comprend que la crise écologique de notre planète découle de siècles d'injustices liées au colonialisme, au patriarcat, au racisme et au capitalisme.
- Lutte contre les inégalités et crée des opportunités pour le bien-être de tous les êtres sensibles et non sensibles.
- Remet en question les pouvoirs qui s'opposent aux processus de transformation équitables et aux changements sociaux nécessaires.
- Garantit le droit des générations futures et de celles et ceux qui ne sont pas encore né·es à vivre sur une planète saine et prospère.
- Reconnaît que la crise climatique n'est pas un problème futur, mais qu'elle a déjà causé et continue aujourd'hui de causer des dommages qui touchent particulièrement les groupes vulnérables et marginalisés.
- Applique une approche intersectionnelle à la crise climatique, où les questions de genre, de classe, de race et autres peuvent déterminer la fréquence et la gravité des impacts climatiques subis.
- Comprend que les inégalités des émissions de gaz à effet de serre existent aussi bien entre les pays qu'au sein de ceux-ci, et que les citoyen·nes les plus riches sont responsables de plus d'émissions que les plus pauvres.
- Sait qu'une véritable réforme sociétale est requise pour lutter contre la crise climatique et en atténuer les conséquences.
- Plaide en faveur de réparations pour rendre autant que possible justice face aux pertes et aux dommages causés par la destruction des moyens de subsistance. Ces réparations vont au-delà d'un soutien financier et incluent la liberté de mouvement.
- Opère une distinction entre les activités nécessaires et les activités relevant du luxe pour décider quels secteurs des sociétés et des économies doivent réduire leurs émissions en premier et le plus rapidement.
- Veille à ce que les mesures de lutte contre la crise climatique ne soient pas dictées par les personnes qui détiennent le pouvoir géopolitique et économique et qu'elles ne perpétuent pas les dépendances néocoloniales.
- Comprend que chaque individu sur cette planète a le droit de participer aux processus démocratiques de démantèlement de l'ancienne économie et de création de la nouvelle.
- Reconnaît que toute vie sur terre, qu'elle soit humaine ou non, mérite la justice.

SOURCES

[1] Bigo (2019) : Émissions de CO2 par mode. bit.ly/CO2par-mode
[2] Stand Earth (2021) : Linked Fates, pp. 30-32.
[3] Stay Grounded (2020) : Fiche d'information - Il n'y a pas que le CO2. https://stay-grounded.org/wp-content/uploads/2020/10/SG_factsheet_2020-10_fr-1.pdf
[4] Voir l'infographie en page 14 de ce document
[5] Lee et al. (2020) : The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018.
[6] ICCT (2020) : CO2 emissions from commercial aviation: 2013, 2018, and 2019.
[7] Lee et. al. (2021) : The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018.
[8] Ibid.
[9] Stay Grounded (2020) : Fiche d'information - Il n'y a pas que le CO2. https://stay-grounded.org/wp-content/uploads/2020/10/SG_factsheet_2020-10_fr-1.pdf
[10] Ibid.
[11] Klöwer et al. (2021) : Quantifying aviation's contribution to global warming.
[12] Gössling et al. (2019) : Can we fly less? Evaluating the 'necessity' of air travel.
[13] The Guardian (2019) : How your flight emits as much CO2 as many people do in a year. bit.ly/OneFlightOneYear https://rester-sur-terre.org/sinformer/#injustice
[14] Stay Grounded (2020) : Fiche d'information - Il n'y a pas que le CO2. https://stay-grounded.org/wp-content/uploads/2020/10/SG_factsheet_2020-10_fr-1.pdf.
[15] Gossling & Humpe (2020) : The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change.
[16] Possible (2021) : Elite Status. bit.ly/PosElite
[17] ICCT (2020) : CO2 emissions from commercial aviation: 2013, 2018, and 2019.
[18] Gössling & Humpe (2020) : The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change.
[19] The Independent (2019) : More British People flew abroad last year than any other nationality.
[20] The Guardian (2019) : 1% of English residents take one-fifth of overseas flights.
[21] Possible : Free Ride Project. bit.ly/FreeRidePossible
[22] Possible (2021) : Elite Status. bit.ly/PosElite
[23] Voir par ex. WE Forum (2017) : Low-cost airlines have democratized travel. It's time airports did their part.
[24] Buchs & Mattioli (2021) : Trends in air travel inequality in the UK: From the few to the many?
[25] Possible (2021) : Elite Status.
[26] Henley & Partners (2022) : Henley Passport Index, Q1 2022 Factsheet.
[27] Johnsson-Latham (2007) : A study on gender equality as a prerequisite for sustainable development.
[28] The Guardian (2018) : Tui's male employees paid more than double female staff.
[29] The Guardian (2018) : Inequality at 30,000 feet: is aviation the least progressive industry?
[30] ACI (2020) : The future is female: Closing the gender gap in aviation.
[31] FlightGlobal (2021) : Aviation's long route to beating gender inequality.
[32] Stratos (2022) : 2022 Key Private Jet Industry Statistics – By Region, By Country, By Type.
[33] Transport & Environment (2021) : Private jets: can the super-rich supercharge zero-emission aviation?
[34] World Inequality Lab (2022) : Rapport sur les inégalités mondiales 2022
[35] Gössling & Humpe (2020) : The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change.
[36] Olsen et al. (2013) : Comparison of global 3-D aviation emissions datasets.
[37] Belcher et al. (2019) : Hidden carbon costs of the "everywhere war": Logistics, geopolitical ecology, and the carbon boot-print of the US military.
[38] Stay Grounded (2021) : Military Aviation in Climate Policies: A Tradition of Camouflage
[39] Dray (2020) : An empirical analysis of airport capacity expansion.
[40] Ibid.
[41] Stay Grounded: Map of Planned Airport Projects. bit.ly/SGPlannedAirp
[42] Airport Technology (2018) : China to build 216 new airports by 2035.
[43] Environmental Justice Atlas : Map of Airport-Related Injustice and Resistance. bit.ly/AirportConflictMapping
[44] Stay Grounded (2021) : Programmes de fidélisation des compagnies aériennes : une incitation à détraquer le climat
[45] Kelman et al. (2003) : Deep vein thrombosis and air travel: record linkage study.
[46] Waterhouse et al. (2007) : Jet lag: trends and coping strategies.
[47] Hocking & Foster (2004) : Common cold transmission in commercial aircraft: Industry and passenger implications.
[48] Adiga et al. (2020) : Evaluating the impact of international airline suspensions on the early global spread of Covid-19.
[49] Cohen & Kantenbacher (2019) : Flying less: personal health and environmental co-benefits.
[50] Bendsten et al. (2021) : A review of health effects associated with exposure to jet engine emissions in and around airports.
[51] ibid.
[52] Wing et al. (2020) : Preterm Birth among Infants Exposed to in Utero Ultrafine Particles from Aircraft Emissions.
[53] Mikati et al. (2018) : Disparities in Distribution of Particulate Matter Emission Sources by Race and Poverty Status.
[54] Seidler et al. (2017) : Long-Term Aircraft Noise Exposure and Body Mass Index, Waist Circumference, and Type 2 Diabetes: A Prospective Study.
[55] Lang (1998) : Airport noise is harmful to the health and well-being of children and may cause lifelong problems, Cornell study shows.
[56] Correia et al. (2013) : Residential exposure to aircraft noise and hospital admissions for cardiovascular diseases: multi-airport retrospective study. Peters et al. (2018) : Aviation Noise and Cardiovascular Health in the United States: a Review of the Evidence and Recommendations for Research Direction.
[57] Weuve, J et al. (2020) : Long-term community noise exposure in relation to dementia, cognition, and cognitive decline in older adults.
[58] Agence européenne de la sécurité aérienne (non daté) : Noise. bit.ly/EASA_Noise
[59] Stansfeld et al. (2015) : Aircraft and road traffic noise and children's cognition and health: a cross-national study.
[60] Transport & Environment (2021) : Don't Sink Paris. bit.ly/DontSinkParis
[61] Stay Grounded (2019) : Degrowth of Aviation.
[62] Hemmings et al. (2020) : Taxing Aviation Fuel in Europe. Back to the Future? bit.ly/JFuelTaxCountries
[63] Stay Grounded (2019) : Degrowth of Aviation.
[64] CBAN: cban.ca/gmos/issues/agrofuels
[65] Stay Grounded (2021) : Greenwashing. rester-sur-terre.org/greenwashing/
[66] FlightGlobal (2021): At 6% of flights, long-haul services emit 51% of CO2: Eurocontrol.
[67] Stay Grounded (2021) : Greenwashing. rester-sur-terre.org/greenwashing/
[68] ibid.
[69] ibid.
[70] FlightGlobal (2020): IATA puts faith in sustainable aviation fuels. bit.ly/faith-in-SAF
[71] Transport & Environment (2020) : 100 times more palm oil in EU diesel than in all Oreo cookies in the world.
[72] Stay Grounded (2021) : Greenwashing. rester-sur-terre.org/greenwashing/
[73] CleanSky2 & FCH (2020) : Hydrogen-powered aviation, p. 44 ; IEA (non daté) : Data and statistics. bit.ly/iea-data-statistics
[74] Scheelhaase et al. (2018) : EU ETS versus CORSIA: A critical assessment of two approaches to limit air transport's CO2 emissions by market-based measures.
[75] Öko-Institut pour la Commission européenne (2016).
[76] NYTimes (2021) : Wildfires are ravaging forests set aside to soak up greenhouse gases.
[77] Calel et al. (2021) : Do Carbon Offsets Offset Carbon? CESIFO Working Paper.
[78] Stay Grounded (2021) : Air transport can stop increasing its climate impact very quickly without waiting for a hypothetical "green" plane.
[79] Ullström et al. (2021) : From aspirational luxury to hypermobility to staying on the ground: changing discourses of holiday air travel in Sweden.
[80] IATA (non daté) : Fly Aware, www.flyaware.com
[81] Transport & Environment (2020) : Ryanair fake 'green' ad shows why lawmakers must take on its soaring emissions.
[82] Badvertising (2020) : 'KLM Airlines Biofuels Ad Deemed 'Greenwashing' Says Dutch Advertising Authority', 2020.
[83] Luchtvaart Nieuws (2021) : Green Airlines Reprimanded for 'Green' Claim.
[84] Asdecker (2022) : Travel-Related Influencer Content on Instagram: How Social Media Fuels Wanderlust and How to Mitigate the Effect.
[85] Banque européenne d'investissement (2021) : Enquête de la BEI sur le climat 2020-2021.
[86] ibid.
[87] Ipsos Mori (2019) : One in Seven Globally Would Pay More for Travel with Lower Carbon-Footprint than Airplanes.
[88] Higham et al. (2016) : Australian climate concern and the attitude-behaviour gap.
[89] Maio (2011) : Don't Mind the Gap Between Values and Action.
[90] Ullström, Stripple & Nicholas (2021) : From aspirational luxury to hypermobility to staying on the ground: changing discourses of holiday air travel in Sweden.
[91] Gössling (2019) : Celebrities, air travel, and social norms.
[92] Greenpeace (2022) : [Etude] La jeunesse prête à moins prendre l'avion
[93] Söderberg & Wormbs (2019) : Grounded. Beyond Flygskam.
[94] Demos (2021) : The Climate Consensus. The public's view on how to cut emissions: results from the climate calculator.
[95] Edelman (2020) : The 2020 Edelman Trust Barometer.
[96] ibid.
[97] ibid.
[98] Greenpeace (2020) : If the airlines want billions of pounds of public money, we should force them to change.
[99] Statista (2021) : Should the U.S. government bail out the airline industry due to the coronavirus outbreak?
[100] Edelman (2020) : The 2020 Edelman Trust Barometer.
[101] Forum économique mondial (2020) : Au moins la moitié des personnes qui ont un emploi craignent de le perdre au cours des 12 prochains mois.
[102] Institute of Economic Affairs (2021): Left Turn Ahead? Surveying attitudes of young people towards capitalism and socialism.
[103] ibid.
[104] Amnesty International et Ipsos Mori (2019) : Climate change ranks highest as vital issue of our time – Generation Z survey.
[105] PNUD (2021) : People's Climate Vote.
[106] Ipsos (2021) : Ipsos Issues Index: November 2021.
[107] Gaffney et al. (2021) : Global Commons Survey : Attitudes to planetary stewardship and transformation among G20 countries.
[108] Ipsos Mori (2020) : Around the world, people yearn for significant change rather than a return to a "pre-Covid normal".
[109] Pew Research Center (2021) : In Response to Climate Change, Citizens in Advanced Economies Are Willing To Alter How They Live and Work.
[110] The Guardian (2020) : People plan to drive more post-Covid, climate poll shows.
[111] ibid.
[112] YouGov (2021) : Changes in Business Travel. bit.ly/YouGovSurveyResults
[113] ibid.
[114] ibid.
[115] Bloomberg (2021) : Forever Changed: CEOs Are Dooming Business Travel — Maybe for Good.
[116] Graeber (2018) : Bullshit Jobs: A Theory.
[117] Stay Grounded (2021) : "Bullshit Flights": A debate on legitimate air traffic.
[118] Stoddard et al. (2021) : Three Decades of Climate Mitigation: Why Haven't We Bent the Global Emissions Curve?
[119] Hickel (2020) : Quantifying national responsibility for climate breakdown: an equality-based attribution approach for carbon dioxide emissions in excess of the planetary boundary.
[120] Carbon Brief (2021) : Analysis: Which countries are historically responsible for climate change?
[121] Climate Accountability Institute (non daté) : bit.ly/CAICarbonMajors
[122] Our World In Data (2020) : ourworldindata.org/co2-emissions
[123] ibid.
[124] Civil Society Equity Review (2018) : After Paris: Inequality, Fair Shares, And The Climate Emergency.
[125] EIGE (2012) : Gender Equality and Climate Change.
[126] Catalyst (2019) : Women in Energy: Gas, Mining, and Oil (Quick Take).
[127] EJOLT (2013) : Environmental Justice.
[128] Germanwatch (2021) : Global Climate Risk Index.
[129] CICR (2020) : 7 choses à savoir sur le changement climatique et les conflits.
[130] Rosa-Luxemburg-Stiftung (2021) : Perspectives on a Global Green New Deal.
[131] Oxfam (2020) : Combattre les inégalités des émissions de CO2.
[132] ibid.
[133] ibid.
[134] Foreign Policy (2020) : The Case for Climate Reparations.
[135] Biermann et al. (2020) : Planetary justice as a challenge for earth system governance.



PISTES POUR UNE PLANÈTE ÉQUITABLE

Maintenant que notre entreprise de recadrage est en marche et que nous savons **pourquoi** nous devons guider le secteur aérien vers un atterrissage en douceur et poser les jalons d'un nouveau système économique, l'heure est venue de parler de notre **cap commun** : une économie fondée sur le bien-être et la santé planétaire. Les chapitres précédents regorgent de faits et de chiffres plaidant en faveur d'une réforme de nos systèmes économiques et de mobilité. Une représentation positive et évocatrice de ce à quoi *pourrait* ressembler l'avenir est toutefois essentielle pour mobiliser le plus grand nombre. Pour être efficace, une campagne de communication doit refléter les aspirations, les désirs et les valeurs des gens, mais aussi évoquer et galvaniser le désir de changement.

Ce chapitre **n'a pas vocation à servir de feuille de route** vers un seul avenir possible, mais de boussole nous donnant un cap vers tout un panel de futurs plus réjouissants. Poser les jalons d'une nouvelle économie est un acte de co-création constante. S'il existe de nombreuses voies possibles, elles doivent nécessairement viser : **l'équité, le bien-être et la vie dans les limites écologiques de notre planète.**

ÉQUITÉ

SURMONTER LES INJUSTICES POUR CRÉER UNE SOCIÉTÉ PLUS JUSTE

L'équité et une approche régénératrice de la nature doivent être au cœur de notre nouvelle économie si nous voulons tou·tes **nous épanouir dans les limites écologiques**. Cette équité doit se déployer à l'intérieur et au-delà des frontières en s'attaquant aux injustices de race, de genre et de classe, ainsi qu'aux disparités géographiques et à la dette écologique. En donnant la priorité à la justice et en répondant aux besoins de tou·tes, la nouvelle économie pourrait créer un espace pour des formes de prise de décision plus démocratiques et participatives au niveau local.

Les politiques visant à corriger les injustices dans le monde devront avoir une ambition globale, mais être menées par des initiatives locales. Cela pourrait inclure de nouveaux modèles coopératifs de propriété et de gouvernance des entreprises garantissant un partage plus équitable des retombées économiques. Ou des services publics permettant aux piliers du bien-être (éducation, logement, soins de santé et mobilité, entre autres) de ne pas être régis par le profit. Ou encore un revenu de base universel pour que chacun·e dispose des moyens nécessaires pour mener une vie digne et plus épanouie. La valeur que nous créons tou·tes par notre travail serait en outre répartie de manière égale et équitable, en tenant compte du travail jusque-là non rémunéré comme l'éducation des enfants et la prise en charge de nos seniors. En raison de l'ampleur des changements nécessaires, il faudra se garder d'appliquer des politiques visant uniquement à stimuler plus de croissance préjudiciable et inéquitable.

L'activité économique pourrait servir à assurer le **bien-être humain** plutôt qu'à optimiser des profits. Une économie du bien-être serait à même d'inverser le paradigme actuel (énormes privilèges et très forte rémunération pour les personnes qui sapent la valeur sociale et environnementale, à l'image des cadres de la finance spéculative et de la publicité) et garantirait au contraire que les emplois actuellement mal payés ou précaires (par ex. dans l'éducation, les soins, le nettoyage, etc.) soient plus justement valorisés[1]. Un revenu plancher et un revenu plafond devraient entre autres être définis pour toutes les professions, ce qui soulagerait les pressions inhérentes à la course à l'emploi et à la croissance, ainsi qu'à la consommation ostentatoire.

Les bénéfices de la nouvelle économie doivent être partagés équitablement. Les salarié·es auront davantage leur mot à dire sur leurs conditions de travail et sur l'orientation future de leur secteur d'activité. Une **démocratie économique** plus solide et plus développée, avec des coopératives florissantes, une économie solidaire et de nouvelles formes de propriété, contribuera à transformer les secteurs qui alimentent actuellement la crise climatique. Imaginons que les constructeurs aéronautiques soient chargés de construire des éoliennes. Ou que les constructeurs automobiles se consacrent aux transports publics de masse propres et abordables. Les terres occupées par les producteurs d'agrocarburants pourraient être reboisées et rendues à la nature.

BIEN-ÊTRE

CONSTRUIRE UNE ÉCONOMIE QUI VALORISE LE BIEN-ÊTRE HUMAIN PLUTÔT QUE LE PROFIT

La norme pourrait être de **moins travailler** pour gagner sa vie et d'avoir plus de temps libre. Cela modifierait notre rapport au temps et à la notion de « vacances » en nous permettant de voyager plus longtemps et de manière plus durable. Un aménagement du cadre de travail pourrait dégager du temps pour apprendre, donner, prêter attention, agir et se connecter aux autres. Le travail serait au service de la société, et non des actionnaires et des primes des dirigeant·es. Le travail aurait un sens et une finalité tout autres s'il **améliorait réellement le bien-être. Nous pourrions commencer à aimer les lundis**.

La réussite sociale et économique se mesurerait en termes de bien-être et de santé de l'humanité et de la planète. Cela exige **de nouveaux indicateurs en lieu et place du PIB**, un concept obsolète où se confondent activités économiques utiles et nuisibles. Il serait remplacé par de nouveaux critères reflétant la diversité des besoins humains. Nous reconnaitrions enfin les vertus de la sobriété.[2]

SANTÉ PLANÉTAIRE

UNE ÉCONOMIE RESPECTUEUSE DES LIMITES PLANÉTAIRES

Pour prospérer dans les limites de la planète, la nouvelle économie doit se concentrer sur **ce dont les gens ont vraiment besoin pour bien vivre**, et non sur **ce dont on leur fait croire qu'ils ont besoin**. La consommation de biens qui ne sont pas conçus pour durer ou qui exercent une pression excessive sur la planète (comme les vols inutiles) ne serait plus considérée comme désirable ni même acceptable. Au lieu de cela, nos sociétés commenceraient à valoriser le temps libre passé en famille et entre ami·es, dans des espaces verts publics et des fermes communautaires accessibles par un système de mobilité public de grande capacité.

Ce serait la fin de **notre obsession de la croissance économique**, de la rivalité permanente et du culte de la propriété privée. Les secteurs incapables de respecter les limites planétaires verront leurs activités se restreindre puis s'arrêter dans le cadre d'une **transition juste**. Le personnel impacté sera reformé, requalifié et doté des outils nécessaires pour renforcer de nouvelles branches durables. En remutualisant le monde des affaires, de l'industrie et de la finance, et en introduisant la démocratie dans chaque communauté, les salarié·es décideront comment utiliser au mieux les industries productives.

La **sobriété** consiste à redéfinir la prospérité et ce que signifie mener une vie longue, agréable et pleine de sens. Cela implique à la fois de fixer des plafonds pour limiter les excès (multiplication de résidences gigantesques, innombrables séjours à l'étranger) et des seuils pour garantir que chaque membre de la société ait accès aux biens et services nécessaires pour bien vivre[3]. En se concentrant sur ce qui est suffisant pour bien vivre dans le respect des limites, une économie du bien-être remettrait en question et transformerait nos cultures. Libéré·e de la peur et du désespoir, chacun·e aura son mot à dire sur la façon dont la société répond aux nombreux défis auxquels elle est confrontée. Chacun·e pourra demander « Et si … »[4] et aura la capacité d'action et les outils requis pour apporter les changements nécessaires.

ALTERNATIVES AU CAPITALISME MONDIALISÉ ET NÉOLIBÉRAL

Les partisan·es du modèle économique mondial actuel affirment souvent qu'il n'y a pas d'alternative. Or, et quelles que soient nos convictions, il existe de nombreuses alternatives *dont voici quelques exemples, à la fois pratiques et théoriques …*

Le **buen vivir** (ou sumak kawsay) fait partie de la vision du monde des peuples indigènes de la région andine. Il désigne une vie durable au sein d'une communauté d'êtres humains et du reste du monde vivant.

Les **communs** sont des systèmes sociaux composés d'un groupe de personnes qui partagent et utilisent ensemble certaines ressources en suivant des règles claires. La mise en place de tels systèmes suscite un intérêt croissant. On peut citer comme exemple les pâturages ou les zones de pêche, mais aussi des communs numériques comme Wikipédia.

La **décroissance** est un mouvement et un domaine d'études qui remet en question le paradigme d'une croissance économique infinie. Elle appelle à une réduction redistributive, ouverte et démocratiquement planifiée de la production et de la consommation dans l'optique d'atteindre la justice sociale, la durabilité environnementale et le bien-être sociétal.

L'**économie du donut** est un cadre pour la durabilité de l'économie en phase avec les limites planétaires. La forme du donut représente les fondations sociales et le plafond écologique entre lesquels une économie durable pour l'humanité peut prospérer.

L'**écosocialisme** est un courant de pensée écologique qui s'appuie sur le marxisme. Il considère le mode de production et de consommation capitaliste comme la cause première de la dégradation de l'environnement et de la paupérisation des êtres humains et appelle à une transition vers une économie publique et démocratiquement planifiée.

Le **confédéralisme démocratique kurde** est un projet d'autonomie démocratique s'appuyant sur les travaux d'Abdullah Öcalan, visant notamment l'égalité de genre et le respect de l'environnement. Il a été mis en pratique au Rojava, une région du nord-est de la Syrie, dans une situation de conflit et d'urgence complexe.

Le concept d' « **Open Localisation** » vise à transformer les sites locaux en espaces ouverts de solidarité sociale et politique. Le redimensionnement et la relocalisation de l'activité économique visent à contrecarrer les tendances néfastes de la mondialisation et à favoriser l'autonomie, la démocratie, la durabilité et les formes multiculturelles de coexistence.

Le **prakritik swaraj** (ou éco-swaraj) est une forme indienne d'organisation sociétale que l'on pourrait traduire par « auto-gouvernance ». Cette organisation promeut l'autonomie, la liberté des individus et des communautés et une éthique de responsabilité envers les êtres humains et le monde vivant.

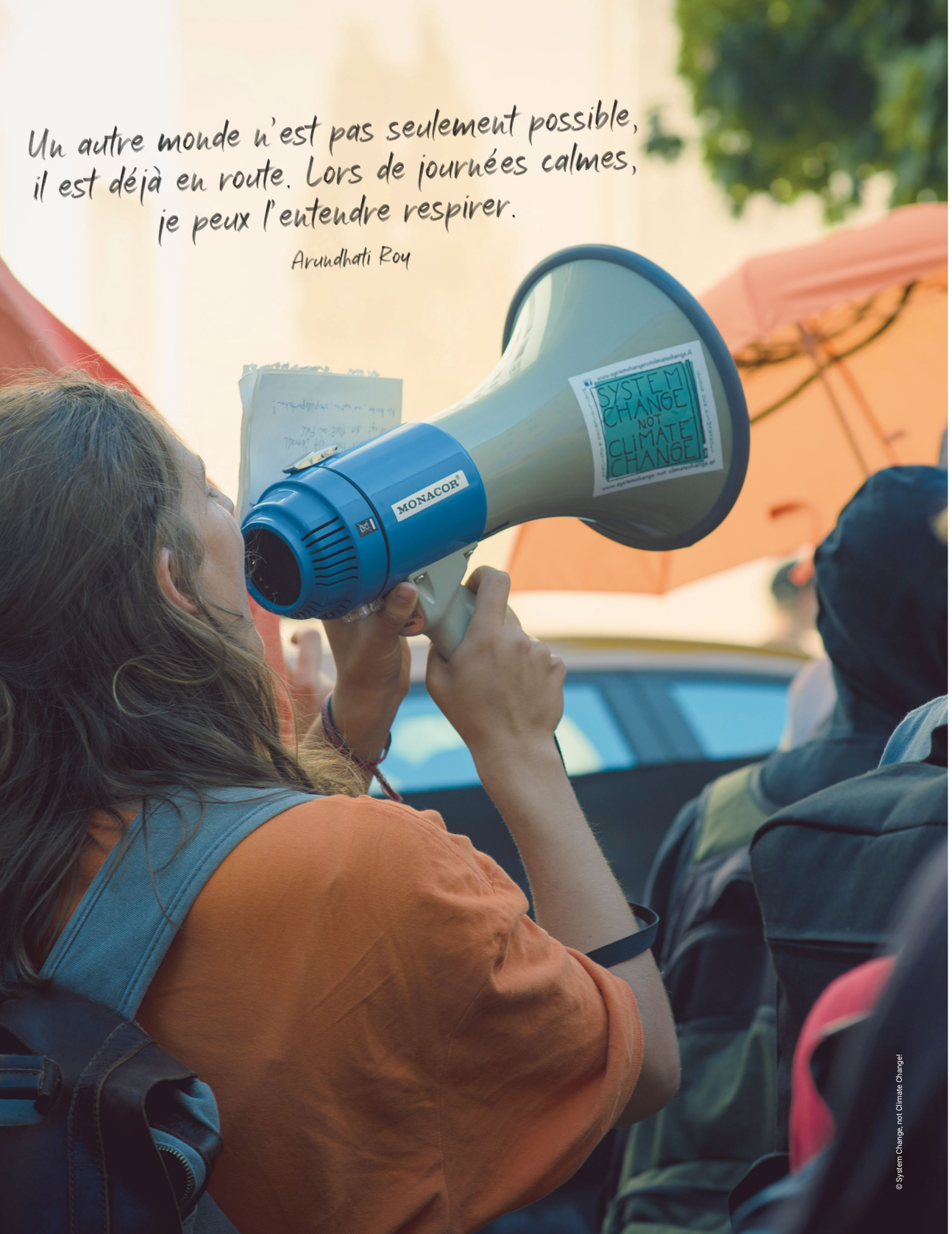
La **post-croissance** est fondée sur la reconnaissance des limites naturelles et sociales de la croissance économique et promeut des critères de mesure du bien-être sociétal autres que la croissance économique. Les alternatives à l'économie actuelle doivent s'appuyer sur des principes adaptés aux contextes locaux et culturels.

L'**Ubuntu** est un concept sud-africain englobant les notions d'humanité et de fraternité. D'après ce concept, un individu ne peut réaliser sa véritable humanité qu'en relation avec d'autres êtres humains et avec le monde vivant. L'Ubuntu suggère qu'il est de notre responsabilité de prendre soin des autres.

L'**économie du bien-être** englobe un vaste panel de concepts et de mesures soutenant la vision commune d'une économie au service du bien-être collectif. Elle prône la qualité de vie, la prospérité pour tou·tes et la durabilité pour la planète.

L'**autonomie zapatiste** est au cœur de la rébellion du mouvement zapatiste au Chiapas, dans le sud du Mexique. Elle œuvre à l'autodétermination des indigènes comme alternative radicale et digne à l'extractivisme dominant et à ses institutions.

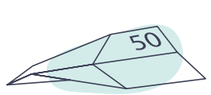
Source : Kothari et al. (2019) : Pluriverse. A Post-Development Dictionary.



© System Change, not Climate Change!

LES NOUVEAUX NARRATIFS

L'autre monde décrit dans le dernier chapitre est sans doute déjà en route, ou plutôt « sur les rails ». Cette partie développe cinq façons distinctes de parler de l'aérien et des transformations qui doivent être entreprises. Ces nouveaux narratifs s'accompagnent d'exemples montrant comment en tirer des messages percutants. Ils offrent ainsi un matériau de départ à modeler et à développer selon l'environnement culturel et les campagnes de chacun·e. Les narratifs ne sont jamais complètement séparés les uns des autres, et c'est ensemble qu'ils permettront d'appréhender le secteur aérien dans sa réalité, mais aussi d'inviter les citoyen·nes à imaginer des alternatives et à se poser la question essentielle : « et si ... ? ».



EN L'AIR ET CONTRE TOUS

Ou comment le secteur aérien méprise les besoins du plus grand nombre, comment il s'arroge le droit de polluer au détriment des personnes, de la nature et des communautés, et comment il engrange les profits tout en faisant supporter les dommages et les coûts par les autres.



DESTINATION COMMUNE

Ou pourquoi la seule destination commune viable est une planète vivable. Pourquoi nous n'avons pas besoin de plus d'avions et de plus de tourisme pour bien vivre. Qu'une infime minorité fortunée de la population mondiale prenne régulièrement l'avion et qu'un nombre encore plus restreint s'arroge les profits est un obstacle majeur au bon déroulement du voyage.



L'AVION VERT, C'EST À TERRE

Ou pourquoi les promesses de changement du secteur sont du pur greenwashing et comment rendre la mobilité réellement durable. La seule manière d'aller vers des systèmes écologiquement et socialement viables est de réduire le trafic aérien et de promouvoir des alternatives.



ATTERRIR EN DOUCEUR

Ou pourquoi, alors que les temps changent, le secteur aérien doit regarder la réalité en face et assurer un atterrissage en douceur à son personnel. Face au chaos climatique, aux changements culturels, à l'essor des réunions virtuelles, aux pressions sur les carburants et aux mesures mises en place contre la pandémie, le changement est inévitable. À nous de l'anticiper pour ne pas le subir.



PROFITER PLEINEMENT DU VOYAGE

Sur les alternatives à l'avion, et pourquoi, en nous déplaçant autrement, nous pouvons profiter davantage de nos vies et de nos voyages, sur la voie partagée d'une société plus juste et plus durable.

EN L'AIR ET CONTRE TOUS



« QUAND DOIS-JE UTILISER CE NARRATIF ? »

Ce narratif peut être utilisé pour contester et retourner les arguments selon lesquels le secteur de l'aviation et l'expansion des aéroports apportent des avantages économiques importants, des investissements et des créations d'emplois. Il présente ce secteur comme un gouffre pour les ressources, le public et la planète.

« COMMENT PUIS-JE UTILISER CE NARRATIF ? »

Le recours à ce narratif peut être très efficace pour des interventions spécifiques, par ex. concernant le renflouement du secteur. Dans les interventions contre l'expansion des aéroports, ce narratif peut aider à mobiliser l'opposition locale en dénonçant la cupidité du secteur et en évoquant les valeurs d'équité et de communauté.

Le secteur de l'aviation est en réalité d'un égoïsme cupide et polluant. Il escroque les gens et la planète, même s'il s'emploie à nous convaincre de ses bienfaits économiques à grand renfort de lobbying. Il se revendique comme une source vitale et indispensable de création de richesses et d'emplois et comme un vecteur d'opportunités de loisirs. La réalité est tout autre. Alors que les actionnaires engrangent les bénéfices et que les cadres supérieur·es empochent des hauts salaires, le personnel du secteur, les contribuables et les communautés locales sont lésés et le climat est maltraité.

Une minorité s'enrichit grâce au secteur de l'aviation et ses lobbyistes font pression pour obtenir toujours plus d'avantages fiscaux, de subventions et de renflouements. Parallèlement, il s'oppose aux nouvelles mesures proposées pour faire face à l'urgence climatique et traite souvent de manière effroyable son personnel faiblement rémunéré. Nous en avons eu l'illustration pendant la pandémie (voir l'histoire page 44), les compagnies aériennes recevant des milliards d'euros d'argent public tout en licenciant du personnel, en défiant les syndicats, en imposant de nouveaux contrats précaires et en faisant pression pour alléger les règles environnementales. Au plus fort de la pandémie, lorsque la plupart des pays ont déployé de gigantesques plans de sauvetage, d'éminents économistes du monde entier ont estimé que le renflouement inconditionnel des compagnies aériennes était le moins rentable et le moins souhaitable[5].

Pour bâtir une économie équitable, le traitement économique privilégié réservé au secteur de l'aviation doit cesser. Les compagnies aériennes servent la cause de leurs soutiens financiers, et malgré un marketing trompeur qui prétend le contraire, leur loyauté va à leurs actionnaires, dont beaucoup font également partie de l'élite chic et polluante. Même lorsque les compagnies aériennes sont privées (non gérées par un gouvernement), elles sont subventionnées et soutenues par des ressources publiques, par la non-taxation du kérosène, des infrastructures ad-hoc et des réglementations complaisantes. Tous ces privilèges représentant chaque année plusieurs milliards de dollars sont accordés à un secteur qui détruit le climat, qui nous escroque et qui hypothèque notre avenir.

Il n'est donc pas surprenant que les besoins des travailleurs et travailleuses ainsi que les dommages infligés à la planète, ne soient pas une priorité pour le secteur. Le profit prime sur l'humain et les dividendes passent avant un air respirable et un ciel dégagé. Cela ne veut pas dire qu'une compagnie aérienne nationalisée ferait automatiquement passer les intérêts du plus grand nombre avant ceux d'une minorité. Mais faire la lumière sur les questions de propriété pourrait élargir les priorités du secteur à la responsabilité sociale et environnementale, au-delà du seul profit. La clé du succès réside dans une organisation et un processus décisionnel plus démocratiques impliquant les salarié·es du secteur. La dynamique ainsi créée pourrait offrir des opportunités pour protéger les moyens de subsistance, faire progresser les droits sur le lieu de travail et démocratiser le processus de transition du secteur avec un souci de justice sociale (voir Atterrir en douceur, page 58). **S'adresser poliment à la sphère politique et aux dirigeant·es du secteur ne suffira pas pour y parvenir. Nous devons nous opposer aux excès et au statu quo, faire entendre notre voix et faire pression sur le secteur.**

LE VIEUX NARRATIF – « EXAGÉRATION ÉCONOMIQUE »

Le secteur ne cesse de répéter que le transport aérien est l'un des moteurs les plus importants de l'économie et qu'il est accessible à tou·tes. Il aimerait nous faire croire que l'aviation n'est responsable que d'une infime partie des émissions mondiales et que, malgré tout, le secteur a déjà fait et continue de faire beaucoup pour devenir plus respectueux de l'environnement. Les lobbyistes affirment sans ciller que pour devenir encore plus respectueux de l'environnement, le secteur doit être exempté de certaines charges comme la taxe sur le kérosène, les taxes carbone ou les règlementations strictes. Ce serait la condition pour voir les compagnies aériennes et le reste du secteur investir dans les « carburants d'aviation durables », l'avion électrique et l'hydrogène. Pour décoller, ces technologies doivent être soutenues par les gouvernements.

Cette stratégie d'**exagération économique** tente de dresser le portrait d'un secteur indispensable à l'économie mondiale. Avec des millions d'emplois qui en dépendent directement, et beaucoup plus indirectement. Sans transport aérien, les économies nationales et régionales seraient coupées du reste du monde. Voilà qui justifierait prétendument que le secteur de l'aviation mérite d'être subventionné par l'État. Selon ses partisan·es, les renflouements accordés pendant le Covid-19 étaient donc nécessaires pour protéger les emplois et atténuer les répercussions sur l'ensemble de l'économie. Or, comme nous l'expliquons dans le présent guide, ces arguments sont soit faux, soit trompeurs, soit très exagérés.

EN L'AIR ET CONTRE TOUS

L'avidité des compagnies aériennes est inacceptable, alors qu'une économie équitable, axée sur le bien-être, exige que les entreprises travaillent pour les gens, la nature et le climat, et non contre eux. Les compagnies aériennes se défaussent de leur responsabilité en matière de réduction de la pollution. Les gouvernements continuent malgré tout de les soutenir, faisant peser sur le contribuable la charge financière de leur existence subventionnée.

Les messages permettant de communiquer le narratif « **En l'air et contre tous** » sont les suivants :

- **Le secteur de l'aviation est cupide et égoïste et il nous escroque. Il profite de la situation aux dépens des autres :** depuis des décennies, il évite soigneusement de payer pour ses impacts négatifs et de respecter les règles environnementales auxquelles les autres se conforment pour protéger les hommes et les femmes, la nature et notre avenir à tou·tes.
- **Le secteur vole avec l'argent public :** le secteur de l'aviation se gave d'argent public et est toujours aux premières loges pour bénéficier de renflouements publics alors qu'il licencie et siphonne l'économie, éclipsant les modes de transport plus accessibles et moins polluants, qu'il prive ainsi de financements.
- **Le secteur de l'aviation permet à une minorité fortunée de polluer aux dépens de tou·tes :** le secteur estime avoir droit à plus que sa juste part du capital pollution que le climat peut supporter.
- **Les aéroports et les compagnies aériennes sont des voisins encombrants qui s'enrichissent en empêchant les communautés de dormir la nuit et en rejetant des fumées toxiques :** les répercussions de l'exploitation des aéroports sur la santé mentale et physique pèsent lourdement et de façon disproportionnée sur les communautés locales et le personnel du secteur.

UNITED AIRLINES

DU PERSONNEL SUR LE CARREAU ALORS QUE LA COMPAGNIE ENGRANGE LES RENFLOUEMENTS

La pandémie de Covid-19 a paralysé plusieurs secteurs d'activités dans le monde. Ce coup d'arrêt a été particulièrement frappant dans l'aviation internationale, avec des aéroports transformés en villes fantômes. Les avions cloués au sol, le personnel du secteur ne pouvait tout simplement plus travailler. Ce chômage technique a mis à mal les moyens de subsistance de millions de familles. En réponse à cette paralysie forcée, les gouvernements ont versé des milliards de dollars aux compagnies aériennes pour préserver les emplois du secteur, tandis que la pandémie plongeait l'économie mondiale dans sa pire crise depuis la Seconde Guerre mondiale.

Aux États-Unis, le gouvernement a accordé 25 milliards de dollars au secteur de l'aviation dans le cadre du plan de 2 200 milliards de dollars d'aide du Coronavirus Aid, Relief and Economic Security Act.[6] Ce renflouement devait permettre aux compagnies aériennes de continuer à verser les salaires et les avantages sociaux de leur personnel le temps de traverser la crise. Plusieurs compagnies ont bénéficié de ce plan de sauvetage, comme Delta, Southwest, JetBlue et American. Suite à ce renflouement, les agissements de l'une d'elles, United Airlines, posent toutefois question.

United Airlines a bénéficié d'un renflouement de 7,7 milliards de dollars dans le cadre du Coronavirus Aid, Relief and Economic Security Act, puis de 2,4 milliards de dollars supplémentaires début 2021. La majeure partie des fonds est sous forme de subvention, mais United Airlines devra rembourser environ 3 milliards de dollars au Trésor américain. Cette subvention est toutefois conditionnée au maintien de l'emploi des 74 400 personnes travaillant au sein de United Airlines pour les aider à surmonter la tempête Covid-19 et à préserver leurs salaires dans une période aussi précaire.

Mais alors que la menace de licenciements était sans cesse brandie, les fonds ont été rapidement utilisés pour verser des milliards aux actionnaires et des millions à la direction de la compagnie. Deux mois seulement après le renflouement, United Airlines a envoyé des préavis de licenciement à près de la moitié de son personnel américain, soit environ 36 000 personnes[7]. Cette mesure concernait surtout le personnel de bord (15 000 personnes), le service clientèle (11 000 personnes) et des pilotes (2 250 personnes). Les syndicats ont qualifié cela de véritable coup bas[8].

Tout au long de la pandémie, le personnel a reçu des rappels constants sur la précarité des emplois et l'incertitude sur les salaires et les avantages, alors que United Airlines a racheté pour 8,57 milliards de dollars d'actions entre 2014 et 2019. Ces liquidités auraient pu servir à protéger le personnel pendant la pandémie[9]. La compagnie s'est également engagée à récompenser ses dirigeant·es à hauteur de 7,5 millions de dollars, avec le rebond des bénéfices attendu d'ici 2023[10]. Le nombre exact de licenciements n'a pas été communiqué, mais pour le personnel, le mal est déjà fait : « Je me sens trahi », a déclaré un employé du Texas, « nous avons servi cette entreprise pendant tant d'années, suant sang et eau pour elle[11]. »



United Airlines est la 3e plus grande compagnie aérienne au monde

Tout ça pour quoi ? Pour que United Airlines annonce la commande de 15 jets supersoniques dans une tentative inopportune de ressusciter le Concorde de 2003[12]. En pleine crise climatique, et après avoir menacé son personnel de licenciement, une telle stratégie de la part d'une entreprise très polluante est scandaleuse. À leur mise en service en 2029, ces avions n'offriront qu'une réduction de 30 % du temps de trajet au prix d'une consommation 5 à 7 fois supérieure. Évidemment, United Airlines affirme que ces avions fonctionneront avec des « carburants durables », alors que les biocarburants ne représentent que 0,01 % du carburant utilisé actuellement par le secteur de l'aviation[13].

La pause du secteur de l'aviation imposée par la pandémie mondiale et la réduction prévue du nombre de vols dans les années à venir pourraient être l'occasion d'assurer une transition juste pour le personnel de l'aviation et des secteurs connexes, et de mettre fin à la course à la croissance effrénée du secteur. En plus de préserver les moyens de subsistance de milliers de travailleurs et de travailleuses pendant la pandémie, l'aide reçue par United Airlines aurait pu financer des programmes de formation et de requalification pour aider le personnel à trouver un emploi dans des secteurs à moindre impact et tournés vers l'avenir. Cette aide aurait également dû être accordée sous conditions pour ne pas servir à remplir les poches des actionnaires et de la direction, mais pour financer la transition du personnel des secteurs polluants vers des secteurs propres comme les transports publics. Le mauvais traitement réservé au personnel du secteur de l'aviation par des entreprises copieusement renflouées par des fonds publics pendant la pandémie mondiale souligne l'importance de placer le personnel et les syndicats au premier plan d'une transition juste, car ce sont eux qui construiront l'avenir.



Des salarié·es du secteur, membres de Safe Landing, se sont joint·es aux manifestations climat lors de la COP26 à Glasgow en 2021.

Renflouement d'Air France :

En France, la compagnie aérienne nationale a bénéficié d'un soutien de 8 milliards d'euros d'argent public, ce qui ne l'a pas empêchée de licencier 6 500 personnes dans la même période.

Sources :
8 milliards d'euros d'argent public : https://www.transportenvironment.org challenges/planes/subsidies-in-aviation/bailout-tracker/
Licencier 6 500 personnes : https://www.lefigaro.fr/societes/air-france-execute-son-plan-de-6-500-suppressions-de-postes-20210118

DESTINATION COMMUNE

« QUAND DOIS-JE UTILISER CE NARRATIF ? »

Ce narratif peut être utilisé pour inscrire le secteur de l'aviation dans un contexte mondial plus réaliste en soulignant l'injustice et la disparité de ses impacts, notamment sur les populations et les communautés du Sud. Il fédère en démontrant qu'un avenir moins axé sur l'aviation est dans l'intérêt commun de l'humanité.

« COMMENT PUIS-JE UTILISER CE NARRATIF ? »

Polyvalent, ce narratif peut être utilisé dans divers contextes et interventions, notamment pour contester l'idée selon laquelle l'avion est accessible à « tou·tes » ou que le secteur de l'aviation profite également aux régions plus pauvres. Les inégalités en matière d'utilisation et d'impact soulèvent les questions d'équité et de justice.

Notre destination commune est un monde dans lequel nous pouvons tou·tes prospérer. Pour cela, nous devons poser les jalons d'une économie équitable et durable offrant une mobilité pour tou·tes. Cela implique une réduction des déplacements polluants d'une minorité de la population mondiale et de nouvelles orientations de développement pour les pays à faible revenu qui dépendent du tourisme. La mobilité évolue, si bien que nos modes et motifs de déplacement changent aussi, tout comme nos perceptions du voyage et du tourisme.

Le narratif présentant l'aviation comme un outil de progrès découle d'une conception étroite, imparfaite et biaisée du « progrès » selon laquelle le développement technologique et la croissance économique permettent à tou·tes de mieux vivre. C'est comme dire que la pluie, ça mouille. Cela ne dit pas si les gens ont un toit pour s'abriter ou que les précipitations peuvent provoquer une inondation qui anéantit les cultures. Pour de nombreuses personnes, il peut n'y avoir aucun progrès, ou les choses peuvent empirer (voir l'Encadré : le vieux narratif de l'« imposture du développement »).

Les communautés veulent choisir leur propre avenir, plus équitable, et beaucoup n'aspirent pas à prendre davantage l'avion. **Les infrastructures de transport devraient donc être conçues pour répondre aux besoins locaux et garantir une mobilité abordable** pour soutenir les moyens de subsistance locaux, et non ceux d'une riche élite mondiale. De nombreuses régions ont nettement plus besoin d'un service de bus décent ou d'un réseau ferroviaire sûr et fiable que d'un nouvel aéroport. Dans les régions plus pauvres, les nouveaux systèmes durables doivent être financés et construits avec l'aide des pays plus riches. Cela acterait la reconnaissance de notre destination commune et la responsabilité historique du Nord dans les dommages climatiques. **La solidarité est indispensable face aux crises mondiales.**

Il existe plusieurs alternatives à l'imposture du développement. Certain·es parlent de « plurivers »[14], gageant que de nombreux autres mondes sont possibles. Les exemples vont de l'approche latino-américaine du buen vivir à l'économie du bien-être, en passant par le concept sud-africain d'ubuntu et l'« open localisation » pour contrer la mondialisation. Bien que différentes, ces alternatives visent une destination commune : satisfaire les véritables besoins des gens tout en respectant les limites du monde naturel et en trouvant un nouvel équilibre (voir l'Encadré : Les autres modèles économiques – page 39).

Le secteur aérien, en revanche, ne se pose aucune limite. Si le désir d'être relié au reste du monde est bien réel, il existe des moyens d'y répondre virtuellement ou par la culture sans avoir besoin de monter dans un avion. La pandémie mondiale a mis au jour de multiples possibilités de connexion en dehors de l'avion. Il est tentant de se demander par quoi remplacer l'avion si on réduit radicalement le trafic. Mais ce serait ignorer un point essentiel. Étant donné que le transport aérien fait en réalité plus de mal que de bien, le réduire ne peut qu'améliorer les choses. En outre, il n'est ni équitable ni accessible à tou·tes de manière égale. En nombre de vols par personne, l'Europe, l'Amérique du Nord et d'autres régions du Nord dépassent largement la plupart des pays d'Asie, d'Amérique latine et d'Afrique. Même le secteur confesse

LE VIEUX NARRATIF – L' « IMPOSTURE DU DÉVELOPPEMENT »

Le secteur affirme que le transport aérien est un catalyseur du développement durable et qu'il est indispensable, notamment pour les pays des « marchés en développement » en Afrique, en Asie et en Amérique latine. Son argument : la croissance économique stimulée par l'aviation créera de la prospérité et libérera le potentiel de régions où de nombreuses personnes ne peuvent pas encore prendre l'avion. Le secteur affirme que le transport aérien a un rôle à jouer pour les communautés dont les infrastructures routières sont inexistantes ou médiocres ou pour les États insulaires isolés. Selon lui, même si tout le monde n'a pas encore la possibilité de voler, cela va changer. Plutôt que d'être l'apanage d'une élite fortunée, l'aviation serait en train de se démocratiser.

Le secteur utilisera ces arguments pour défendre son expansion dans d'autres régions et réclamer des subventions publiques pour réaliser son potentiel de connexion entre les personnes, soutenir le commerce et le tourisme et être un moteur du développement durable. Il est implicitement suggéré que le monde entier est en passe d'atteindre les niveaux de consommation des régions les plus riches d'Europe et d'Amérique du Nord, et que chaque pays devrait être intégré dans une économie mondiale basée sur des échanges dérèglementés et une aviation désinhibée. Pour le secteur, un transport aérien accessible et abordable et une bonne connectivité avec le reste du monde sont un droit dont personne ne devrait être privé.

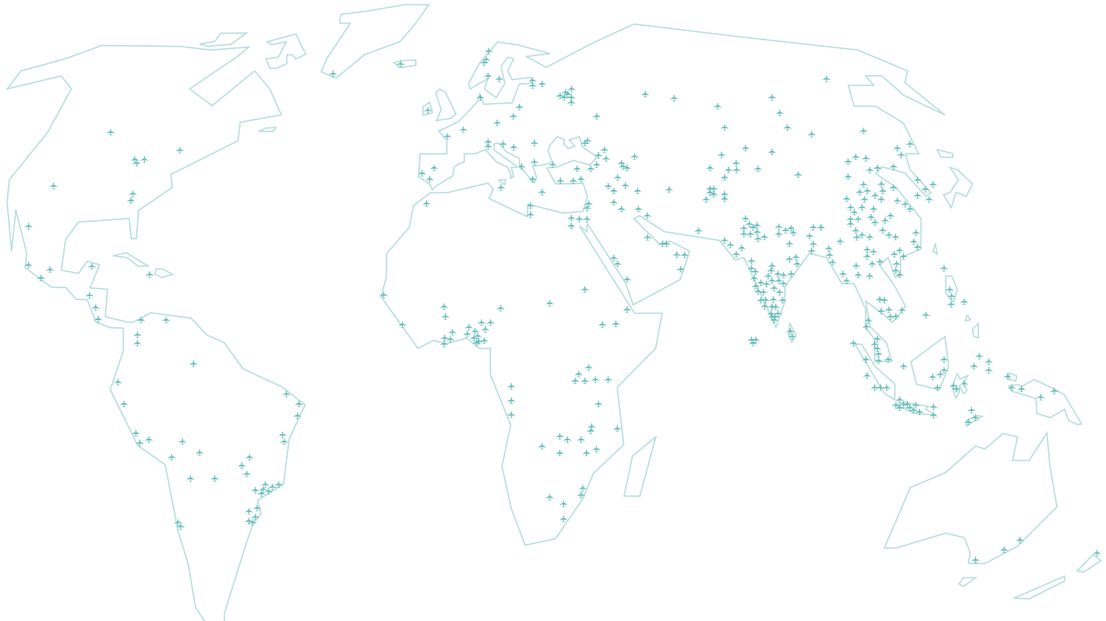
DESTINATION COMMUNE !

Notre destination commune est un monde équitable qui n'est pas prisonnier du dérèglement climatique et dans lequel les êtres humains et le reste du monde vivant peuvent prospérer. Elle donne la priorité aux besoins, aux désirs et aux moyens de subsistance de tous les peuples, et reconnaît que le secteur de l'aviation dans sa forme actuelle et son expansion nous coûtent à tou·tes et nuisent aux communautés marginalisées dans le monde entier.

Les messages permettant de communiquer le narratif « Destination commune » sont les suivants :

- **Notre destination commune est un monde dans lequel nous pouvons tou·tes prospérer :** l'expansion du secteur de l'aviation implique des infrastructures coûteuses déconnectées des priorités locales. Pire encore, elle porte atteinte au monde naturel ainsi qu'à la santé et aux moyens de subsistance des communautés environnantes.
- **La réduction du trafic aérien crée de nouvelles opportunités :** moins d'avions, c'est plus de possibilités et de ressources pour imaginer et concevoir des transports répondant aux besoins des populations locales et assurant leurs moyens de subsistance.
- **Les choix en matière de transport devraient être formulés par les communautés qui en ont besoin et qui les utilisent :** les communautés devraient pouvoir participer à la co-création de systèmes de transport qui répondent à leurs besoins et les respectent, plutôt que de se voir imposer des décisions, comme avec les aéroports et les autoroutes.
- **La majorité de la population mondiale souffre de l'expansion de l'aviation motivée par le profit et un mode de transport réservé à une minorité :** les perturbations, la pollution et les bouleversements climatiques causés par l'aviation touchent principalement les populations qui prennent le moins l'avion. La construction des infrastructures empiète sur les intérêts et les besoins des communautés locales et occasionne généralement résistance et conflit.
- **Les fausses solutions exercent une pression accrue sur les plus pauvres :** dans les pays les plus pauvres, les projets de greenwashing (compensations et agrocarburants, par ex.) ont souvent des répercussions négatives sur les communautés locales, en particulier sur les peuples indigènes, comme la confiscation des terres arables.

DES CENTAINES DE NOUVEAUX AÉROPORTS ET DE NOUVELLES PISTES SONT PRÉVUS À TRAVERS LE MONDE



En 2017, 423 nouveaux aéroports étaient prévus ou déjà en construction dans le monde. 223 d'entre eux se trouvent dans la seule région Asie-Pacifique et 58 en Europe. On estime que 121 pistes supplémentaires (dont 28 en Europe) sont également prévues ou en construction. Ce que cette carte ne montre pas, ce sont 205 extensions de piste supplémentaires, 262 nouveaux terminaux et 175 extensions de terminaux. Au total cela fait plus de 1 200 projets d'infrastructures aéroportuaires, entraînant bien souvent pollution sonore et problèmes de santé, destruction de logements de riverains, perte de biodiversité et sacrifice de terres fertiles - alimentant toujours plus la crise climatique.

Source : Centre for Aviation: Airport Construction Database CAPA (cifras de 2017)

que cette répartition inégale ne changera pas de manière significative dans les décennies à venir[15].

Le secteur affirme qu'une économie pleinement fonctionnelle n'est possible que grâce au réseau mondial de lignes aériennes. Or, la construction et l'expansion des aéroports et des infrastructures de combustibles fossiles dont ils dépendent n'améliorent pas forcément la mobilité des populations locales. Les personnes pauvres vivent souvent à proximité des aéroports ou des sites prévus pour leur construction. Elles sont donc considérées comme de simples obstacles aux profits du secteur[16]. Dans de tels contextes, la population locale n'envisage même pas de prendre l'avion. La construction et l'expansion des aéroports font plutôt peser une menace sur les moyens de subsistance locaux comme le sol et l'eau, qui, contrairement à l'activité de luxe qu'est l'aviation, sont des éléments constitutifs de toute vie.

Le tourisme est responsable de plus de la moitié des vols et pose plusieurs problèmes. Privés d'autres opportunités par une économie mondiale injuste et inégale, de nombreux pays du Sud se tournent vers le tourisme pour obtenir des revenus. Le **tourisme** crée de l'emploi dans une certaine mesure,

Dans ce pays, le nombre et la taille des aéroports sont disproportionnés par rapport au nombre de personnes qui les utilisent réellement.

Darío Solano, Fundación Cultural La Negreta, République dominicaine



Partout dans le monde, des membres de Stay Grounded, comme Gabriela Vega Tellez et ses camarades ici à Mexico, protestent contre les constructions et expansions destructrices d'aéroports.

mais **peut être une activité extractive préjudiciable pour les populations et les économies locales lorsqu'il prend une place démesurée**, au même titre que l'exploitation minière et l'agriculture. Les hôtels peuvent localement exercer une pression sur les réserves d'eau et sur d'autres ressources naturelles, les employé·es du secteur reçoivent souvent des salaires de subsistance et les bénéfices échappent souvent à l'économie locale au profit de gestionnaires et d'actionnaires à l'étranger. La dépendance au tourisme est également un obstacle majeur à la durabilité et à l'équité sociale au niveau mondial. La création d'une économie du bien-être équitable passe par la réduction de la dépendance au tourisme et l'invention de modèles économiques qui répondent aux besoins locaux.

Les personnes les plus durement touchées par l'héritage du colonialisme et l'injustice économique de la mondialisation, et qui sont déjà confrontées aux conséquences du chaos climatique, souffrent également le plus du colonialisme « vert » exacerbé par le greenwashing du secteur de l'aviation. Les programmes de compensation vendus aux passagers et passagères et promus à grand renfort de greenwashing se traduisent souvent par l'expulsion de communautés locales de leurs terres. Il en va de même pour les cultures d'agrocarburants, censées donner bonne conscience aux personnes bien intentionnées, mais qui font en réalité plus de mal que de bien. Les entreprises font main basse sur les terres des pauvres pour que leurs bénéfices continuent de s'envoler.

Ici, il ne viendrait à l'idée de personne de prendre l'avion.

Gabriela Vega Tellez, de Coordinadora de Pueblos y Organizaciones del Oriente del Estado de México, Mexique

Au lieu de développer plus encore un système au service d'une minorité, nous avons besoin d'une destination commune : une planète équitable où les êtres humains et le reste du monde vivant peuvent s'épanouir.

« NOUS AVONS LE DROIT D'ÊTRE ICI. »

RÉSISTANCE DE QUARTIER À VILA NAZARÉ, BRÉSIL

Quand Alex, la quarantaine, parle de Vila Nazaré où il est né et a grandi, sa voix change. Son chagrin et sa colère deviennent palpables lorsqu'il décrit la façon dont son quartier a été accablé, puis démantelé. Environ 2 000 familles ont été déplacées sous la contrainte pour permettre l'extension d'une piste de l'aéroport de Porto Alegre. Seule la famille d'Alex et quelques dizaines d'autres ont pu rester, leurs habitations se trouvant à quelques mètres seulement de la nouvelle « zone de sécurité ».

Depuis 16 ans, Alex est président de l'institution Criança Feliz Nazaré (Enfant Joyeux Nazaré). Il s'occupe des enfants, mais aussi de l'ensemble de la communauté. Électricien de métier, il aime donner un coup de main dès qu'il le peut. En leader communautaire bien implanté, il a également été une force motrice dans la résistance contre l'expansion de l'aéroport menée par la société allemande de gestion aéroportuaire Fraport. Pour Alex, cette lutte ne porte pas sur la perte de biens, mais sur les liens humains tissés au cours des 60 dernières années et qui font les frais de plans d'exploitation d'une entreprise étrangère.

Tout a commencé lorsque le gouvernement brésilien a souhaité intensifier le tourisme dans l'État de Rio Grande do Sul et renforcer son accès à l'économie mondiale. Il a lancé un appel d'offres pour soi-disant « développer » l'aéroport avec un terminal plus grand et une piste plus longue pour accueillir de plus gros avions. C'est Fraport qui l'a emporté. Le cœur de métier de Fraport est de gérer des aéroports rentables et de générer de la valeur pour ses actionnaires, notamment le Land de Hesse et la ville de Francfort. Pour la direction de l'entreprise, l'expulsion des communautés de Vila Nazaré n'a jamais été plus qu'un risque potentiel pour sa réputation. Elle espérait même que cette expulsion passerait inaperçue.

En revanche, pour les habitant·es de Vila Nazaré, il était clair dès le départ que cette expansion ne leur apporterait rien de bon. Au tout début, la communauté a fait front commun contre les plans de relogement. Personne ne voulait partir, car les options proposées n'étaient pas convenables : deux zones d'habitation différentes, toutes deux à la périphérie de Porto Alegre, plus éloignées de leur travail, moins bien desservies par les transports et en proie à d'énormes problèmes de violence liés au trafic de drogue. La communauté ne veut pas non plus être divisée. « Je ne veux pas être séparée de ces gens que je connais depuis plus de 30 ans. Pourquoi veulent-ils nous séparer ? », a déclaré la résidente Vânia Soares. Les habitant·es ont organisé des événements, manifesté et tenté de faire pression sur la municipalité. Mais l'union sacrée s'est érodée suite à une campagne d'intimidation massive orchestrée par le personnel d'une entreprise sous-traitante chargée de l'expulsion, à des visites à domicile hostiles par une police militaire lourdement armée et à des échauffourées. La lutte a tenu jusqu'à ce que toute forme de protestation devienne trop risquée. Craignant pour sa vie, Alex a dû se cacher pendant plus d'un mois. Au final, la plupart des familles ont été contraintes de déménager et leurs habitations ont été rasées.

Lors d'une assemblée d'actionnaires en 2018, le PDG de Fraport a tenté de justifier les expulsions en déclarant que les installations étaient illégales et que les résident·es n'avaient pas le droit d'y vivre, alors que le droit brésilien accorde des droits coutumiers aux communautés qui occupent un terrain depuis un certain temps. Une seule consultation publique a été organisée par le Ministère public fédéral, mais les résident·es n'ont pas eu l'occasion de dialoguer avec les représentant·es de Fraport, car les deux hommes ayant fait le déplacement se sont rapidement volatilisés après avoir refusé de répondre aux questions. Lors d'une deuxième assemblée d'actionnaires en 2019, Fraport a nié toute responsabilité dans l'expulsion, affirmant qu'il s'agissait d'une condition préalable à la concession et qu'elle relevait donc de la responsabilité du gouvernement brésilien.

Le cas de Vila Nazaré soulève des questions importantes : qui profite du soi-disant « développement économique » que promettent les projets d'expansion aéroportuaire ? Que faut-il faire pour faire valoir les droits des communautés défavorisées lorsqu'elles sont menacées d'expulsion ? Et quelles sont les règles d'engagement légitimes en matière d'investissement par des sociétés étrangères, dans la perspective d'un modèle économique mondial plus équitable ?

Pour Alex, il ne fait aucun doute que Fraport est responsable de la destruction de sa communauté. L'objectif premier de ce type de société est le profit. Les vies et les moyens de subsistance des membres de la communauté locale ne sont que des obstacles incommodants. Il se peut que la société ait profité de la corruption endémique au Brésil et fait jouer ses relations avec des personnes corrompues dans la sphère politique et le monde des affaires. C'est pourquoi les personnes relogées et celles restées à Vila Nazaré demandent une indemnisation. Cet argent ne compensera jamais les pertes subies, mais il peut aider à reconstruire les infrastructures et les moyens de subsistance de la communauté que Fraport a détruits.

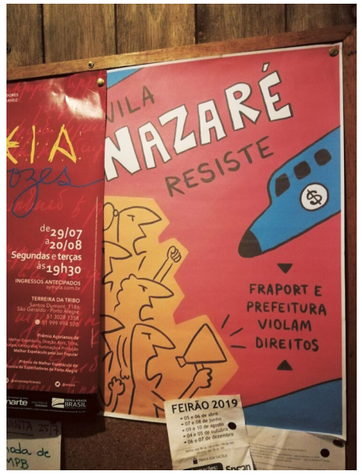
Les nouveaux aéroports et les extensions d'aéroports ne profitent pas, ou très peu, aux communautés locales. Ces projets sont souvent réalisés à leur détriment. Un investissement responsable nécessite un consentement libre, préalable et éclairé, dans le cadre duquel les populations (et non les gouvernements ou les sociétés étrangères) décident de la forme à donner au développement économique.



La plupart des habitants de Vila Nazaré n'ont jamais mis les pieds dans un avion passant par l'aéroport de Porto Alegre.
© Christian Russau



Daniel Alex da Silva Dutra se tient debout au milieu des décombres d'une maison à Vila Nazaré.
© Christian Russau



La communauté s'est fortement mobilisée contre son déplacement forcé.
© Christian Russau

L'AVION VERT, C'EST À TERRE



« QUAND DOIS-JE UTILISER CE NARRATIF ? »

Ce narratif peut être utilisé pour contrer l'idée selon laquelle le trafic aérien peut bientôt devenir écologiquement et socialement durable (ce qui est faux). Utilisez-le pour contrer le greenwashing du secteur, que le public comprend facilement comme une forme d'hypocrisie. Il démontre également comment les transports maritimes et terrestres sont le seul moyen de rendre la mobilité durable et comment nous pouvons parvenir à la transformation nécessaire.

« COMMENT PUIS-JE UTILISER CE NARRATIF ? »

Utilisez ce narratif à chaque expression de la propagande trompeuse du secteur pour expliquer ce qu'est réellement la mobilité durable et ce qui peut être mis en place pour y parvenir. Il peut également servir à orienter le trafic aérien vers un atterrissage en douceur et à démontrer en quoi cela est bénéfique pour les populations et la planète.

Prendre l'avion est le moyen le plus rapide de faire griller la planète [17]. **Prendre un seul vol long-courrier génère plus d'émissions de carbone que ce que de nombreuses personnes dans le monde émettent sur une année entière[18].** Avant le Covid, l'impact climatique du trafic aérien augmentait plus rapidement que dans la plupart des autres secteurs. Pourtant, après la pandémie, le secteur de l'aviation veut continuer à croître comme avant[19]. La hausse des émissions n'empêche pas le secteur de promettre aux gens qu'ils peuvent prendre l'avion la conscience tranquille (*voir l'Encadré : le vieux narratif du « greenwashing »*). Les technologies comme celles vantées par les compagnies aériennes et les responsables politiques ne suffisent pas à résoudre le problème de pollution de l'aviation. Par ailleurs, la compensation utilisée pour inciter les personnes de plus en plus soucieuses de l'environnement à reprendre l'avion n'est ni fiable ni aussi efficace que le secteur le prétend. Pour verdir le transport, il convient de réduire la voilure du trafic aérien polluant et de remettre au goût du jour des options durables.

Pour éviter une catastrophe climatique, il faut réduire immédiatement les émissions. Mais le renouvellement des flottes est lent, les avions restant en service plusieurs décennies. C'est donc bien le secteur tel qu'il existe aujourd'hui qui importe, et non ce qu'il promet de devenir.

Ce même secteur a désormais recours au greenwashing pour donner la fausse impression qu'il peut poursuivre ses activités comme si de rien n'était. Tous ses arguments sont fallacieux : les prototypes d'avions électriques, d'une capacité et d'une autonomie très limitées, sont absolument incapables de remplacer les vols conventionnels et polluants. Par ailleurs, tous les substituts de carburant présentent de nombreux problèmes : les avions à hydrogène ne seront pas opérationnels avant des décennies, la production de carburants synthétiques nécessite des quantités gigantesques d'énergie renouvelable dont on a davantage besoin dans d'autres domaines et les agrocarburants ont leur lot d'effets secondaires néfastes et de contraintes (sans compter qu'ils ne représentent qu'environ 0,01 % de tout le carburant d'aviation actuellement consommé). Malgré toutes les promesses faites et une promotion clinquante, le secteur a systématiquement failli à ses propres objectifs en matière de combustibles non fossiles[19]. Si de nouvelles technologies sont nécessaires et doivent être développées, elles ne doivent pas servir de prétexte pour maintenir le trafic

LE VIEUX NARRATIF – LE « GREENWASHING »

Le secteur de l'aviation voudrait vous faire croire qu'il met tout en œuvre pour améliorer ses performances environnementales. Il affirme avoir été l'un des premiers secteurs à fixer des objectifs mondiaux ambitieux et à élaborer une stratégie pour réduire son impact sur le climat. Il revendique même que ces efforts portent leurs fruits, affirmant que le transport aérien gagne en efficacité depuis des décennies et que cette tendance ne fait que s'accélérer. Il prétend ainsi que le développement rapide de nouvelles technologies permettra bientôt à chacun·e de prendre l'avion sans impact pour le climat et en toute conscience, citant en exemple l'avion électrique, l'hydrogène et les carburants d'aviation durables. Selon lui, une croissance continue pour garantir le financement des technologies vertes, une aide publique pour accélérer leur développement et leur déploiement, et une « ouverture technologique » (au lieu de règles qui freinent l'innovation) sont nécessaires à la réussite de cette évolution. Le secteur de l'aviation fait également valoir qu'il prend des mesures importantes pour améliorer la qualité de l'air et réduire le bruit. L'aviation verte est à l'horizon, nous dit-on. Aussi impressionnants soient-ils, ces arguments ne résistent pas à l'épreuve des faits, comme le démontre le présent guide.

L'AVION VERT, C'EST À TERRE !

Pour poser les jalons d'une économie équitable et d'une mobilité durable, nous devons faire preuve d'ouverture et d'honnêteté quant aux limites de la technologie et à la nécessité impérieuse de rester sur terre. Il existe déjà de nombreuses alternatives à l'avion, mais elles doivent être encouragées et devenir la nouvelle norme. Pour y parvenir, nous devons mettre un terme au greenwahsing et déployer un vaste panel de mesures. Cela est à notre portée, et ces efforts se solderont par un monde plus juste et plus sain.

Les messages permettant de communiquer le narratif « L'avion vert, c'est à terre » sont les suivants :

- **Le seul avion respectueux de l'environnement est celui qui reste au sol.** Les vols commerciaux engloutissent une énorme quantité d'énergie et de ressources. Les alternatives au sol sont plus efficaces et durables.
- **Les compensations sont un permis de polluer.** Elles légitiment le statu quo, ne donnent pas les résultats escomptés et peuvent en fait augmenter les émissions mondiales et engendrer de nouvelles injustices.
- **Les substituts aux combustibles fossiles ne sont que des gouttes dans l'océan de pollution du secteur de l'aviation par les combustibles fossiles.** Il est peu probable qu'ils réduisent de manière significative la pollution liée au transport aérien, malgré le battage médiatique du secteur qui détourne l'attention de la nécessité de réduire dès à présent le trafic aérien.
- **Les avions à hydrogène relèvent du mythe.** On en parle beaucoup, mais on les retrouve surtout dans les contes de fées du secteur. Dans les faits, il est peu probable qu'ils voient le jour à temps, ou à une échelle permettant de réduire considérablement la pollution.
- **L'énergie renouvelable est rare et ne devrait pas être gaspillée pour un trafic aérien excessif.** Nous aurons besoin de toute l'électricité renouvelable que nous pouvons obtenir pour décarboner le réseau et fournir un transport terrestre durable pour tous. Nous ne devons pas la gaspiller pour des e-carburants inefficaces afin que quelques privilégiés puissent continuer à voler comme avant.
- **Pour réduire le trafic aérien et rendre la mobilité équitable et verte, nous avons besoin d'une approche diversifiée.** Les taxes et les mesures de marché sont importantes, mais ne suffiront pas. Il faut fixer des limites et des interdictions pour certains vols, mettre un terme à l'expansion des infrastructures en particulier des aéroports, et opérer un changement culturel.

aérien à son niveau actuel. Et même si elles finissent par être opérationnelles, elles resteront limitées dans leur déploiement.

Dans un système de mobilité équitable au sein d'une économie du bien-être, la priorité sera donnée aux transports terrestres dont profite la majorité. Que seule une petite partie de la population prenne l'avion en consommant beaucoup d'énergie renouvelable pour rendre l'avion « plus vert » reviendrait à priver le plus grand nombre de ces mêmes ressources tout en ralentissant la transition vers une mobilité plus verte pour tou·tes. Un cap clair, la pression du public et un soutien aux alternatives durables seront nécessaires pour l'emporter sur les excès et les plans d'expansion de l'aviation.

Il y a malgré tout de bonnes nouvelles : nous pouvons désormais poser les jalons d'un système de mobilité équitable et durable (voir le narratif : Profiter pleinement du voyage, p. 62). En moyenne, un voyage en train n'émet qu'une petite fraction des émissions d'un vol équivalent. Les trains de nuit sont respectueux de l'environnement et nous transportent d'une ville à l'autre pendant que nous dormons. De même, les trajets en bus sont nettement moins polluants que ceux en avions. Pour les voyages à l'étranger, les bateaux, en particulier les voiliers, sont une option plus lente et plus durable. Enfin, de nombreux voyages peuvent être évités simplement parce qu'ils ne sont pas nécessaires. Beaucoup de choses devront changer pour que nous puissions voyager au sol et de manière durable à l'avenir. Nous devons faire évoluer la culture du travail pour permettre des déplacements plus longs et veiller à ce que les comportements écologiques deviennent la norme au point de ne même plus envisager d'autres options. Cela exige de meilleures structures, comme des systèmes de réservation fluides et des prix équitables pour tou·tes. De nouvelles infrastructures d'envergure seront aussi nécessaires, comme de nouvelles lignes ferroviaires dans certaines parties du monde. Partout, la communauté doit être activement impliquée, avec la plus grande considération et attention pour les communautés locales et la nature.

En Inde, le train était une alternative évidente et facile à l'avion. La plupart des endroits sont bien desservis par le train et la culture du train ici est quelque chose qui mérite la découverte.

Vivek Gilani, cBalance



Les vols ne nuisent pas seulement au climat, ils ont aussi des impacts localement, comme les pollutions sonore et de l'air.
© dsleeter_2000 / Climate Visuals



Le train n'est pas la seule alternative à l'avion. Mais dans certaines régions du monde, de nombreux vols peuvent déjà être remplacés par des voyages en train.

Une stratégie unique ne suffira pas pour inverser la tendance. Une série de mesures est requise pour réduire le trafic aérien et nous mettre sur la voie de la mobilité durable[21]. Comme mettre un terme aux programmes de fidélité qui encouragent les vols inutiles, pour commencer. Ou s'attaquer aux exonérations fiscales et aux privilèges financiers accordés au secteur de l'aviation. Des taxes sur la pollution (comme une taxe carbone) sont nécessaires et attendues depuis longtemps. Et comme nous subventionnons tou·tes indirectement les vols low cost et les vols fréquents et frivoles des riches, des taxes sur le kérosène et les billets d'avion seraient une mesure socialement juste. Le système fiscal doit aussi classer l'avion parmi les activités de luxe. Les voyageurs frivoles peuvent être soumis à une taxe progressive, au lieu d'être subventionnés aux frais des contribuables comme c'est le cas actuellement. Mais si l'on ne fixe pas de plafond, réviser le prix des billets ne suffira pas pour vraiment réduire le nombre de vols ou diminuer la pollution. Les riches pourront toujours s'acheter une bonne conscience.

Nous acceptons les limites fixées pour assurer notre sécurité collective : limites de vitesse sur les routes, limites d'alcoolémie au volant, limites de pollution dans l'eau. De fait, le moyen le plus efficace de réduire le trafic aérien est de plafonner directement le nombre de vols, par exemple en interdisant les lignes court-courrier pour lesquelles un moyen de transport alternatif est disponible ou peut aisément être mis en place, ou encore en limitant le nombre quotidien de départs pour certaines destinations. Définir des limites et poser des interdictions est équitable, car personne ne peut alors s'en dispenser en payant ou en faisant jouer ses privilèges. Il faut aussi interdire purement et simplement les jets privés. Rien ne justifie de permettre à quelques riches individus de polluer l'atmosphère que nous partageons tou·tes, au détriment de notre avenir collectif. Il faut également mettre un terme à la construction et à l'expansion destructrices des aéroports dans le monde. Il est absurde de construire aujourd'hui de nouvelles infrastructures pour un secteur qui doit en fait réduire la voilure. Les aéroports de nombreuses villes doivent au contraire être réduits, voire fermés et réaffectés dans l'intérêt de tou·tes. Cela doit s'inscrire dans le cadre d'un **changement sociétal plus large visant à créer une mobilité abordable, écologique et terrestre.**

Dans sa forme actuelle, le transport aérien est un symptôme des pires excès du système économique existant, des inégalités à la destruction de la planète qui est notre seule maison. **Les solutions résident dans le changement de système et dans le changement collectif de comportement. Nous avons besoin des deux, et nous en avons besoin maintenant.**

« NOUS COMMENÇONS À ENTRER DANS NOS FORÊTS COMME SI NOUS ÉTIONS DES VOLEURS. »

Nous savons que prendre l'avion nuit à notre climat, mais le secteur de l'aviation fait tout ce qu'il peut pour l'occulter. Si le greenwashing du secteur prend de multiples formes, plusieurs fausses bonnes solutions sont particulièrement responsables de l'exploitation et de la souffrance des pays du Sud.

Deux d'entre elles sont la compensation carbone et les agrocarburants. Les compagnies aériennes qui les proposent vendent un mythe. Non seulement ces fausses bonnes solutions sont utilisées pour justifier des pratiques polluantes, mais elles perturbent également de nombreuses régions d'Afrique, d'Asie et d'Amérique latine, bouleversant la vie de ceux qui n'ont jamais mis les pieds dans un avion.

Les projets de compensation fournissent des crédits carbone au secteur de l'aviation et à ses client·es, leur permettant de continuer à polluer sans scrupules. La province de Mai N'dombe, dans l'ouest de la République démocratique du Congo, offre un exemple de tels projets douteux. Les projets qu'on y trouve font partie de l'un des programmes de réduction des émissions les plus médiatisés au monde, le REDD+ (Reducing Emissions from Deforestation and Degradation)[22]. Le programme REDD+ a été négocié dans le cadre de la CCNUCC et vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à une meilleure gestion des forêts dans les pays en développement, permettant ainsi à des crédits carbone d'être vendus. La forêt de Mai N'dombe a été identifiée comme un projet REDD+ car elle était prétendument menacée de déforestation, la société américaine qui gère le programme, Wildlife Works Carbon (WWC) affirmant qu'une nouvelle licence d'exploitation forestière devait recevoir le feu vert en 2010. Cependant, en y regardant de plus près, on s'aperçoit qu'un moratoire en vigueur depuis 2002 interdit la délivrance de toute nouvelle licence dans le pays[23].

WWC n'hésite pas à déformer la vérité. La société a toujours affirmé que sans REDD+, la zone serait complètement déboisée et que cette ancienne forêt serait abattue pour faire place à l'agriculture et à la production alimentaire à petite échelle. Cependant, la zone de référence qu'utilise WWC pour étayer ses dires se trouve à plus de 600 kilomètres et n'est en rien comparable à la zone du projet. En fait, la perte de forêt a peut-être même augmenté pendant le projet WWC. Malgré tout cela, des crédits carbone sont délivrés à des entreprises comme les compagnies aériennes sous prétexte que ce système spécifique compense les émissions de carbone alors qu'il n'induit probablement aucune réduction réelle des émissions.

Les projets de compensation de ce type ont en outre un impact négatif sur les communautés vivant sur les sites en question ou à proximité, dont beaucoup ressentent déjà les effets du dérèglement climatique. Elles n'ont plus l'autorisation d'utiliser les forêts à plus de deux kilomètres de leurs villages et sont désormais confrontées à des menaces supplémentaires, comme de violents conflits qui s'étendent de la méfiance inhérente entre les gestionnaires de parcs et la communauté locale à la violence physique. Un rapport de 2016 sur les aires protégées du bassin du Congo, dont certaines sont envisagées pour REDD+, a montré de nombreux incidents de violence. Des incidents violents, dont de graves violations des droits humains, ont été signalés dans 21 des 24 zones protégées. Comme le dit le chef d'un village des forêts de Mai N'dombe, avant que les lieux ne deviennent un projet de compensation carbone, « la vie n'était pas compliquée, la forêt offrant toutes les solutions ; aujourd'hui, **nous commençons à entrer dans nos forêts comme si nous étions des voleurs[24].** »

On retrouve des exemples de ce type, également liés à d'autres formes de greenwashing, dans le monde entier. L'un d'entre eux est la production de biocarburants, ou plutôt d'agrocarburants car ils n'ont rien de « bio », que le secteur de l'aviation présente comme un remède pour réduire ses émissions. En fait, les agrocarburants soulèvent également toute une série de problèmes (voir en page 22). Au Paraguay, le projet d'agrocarburant mal nommé "Omega Green" résume l'injustice et l'hypocrisie du secteur de l'aviation. Cette gigantesque raffinerie d'agrocarburants, aujourd'hui l'une des plus grandes à l'échelle mondiale et la première de ce type dans l'hémisphère sud, produira principalement des carburants pour les avions à partir d'huile de soja, de graisses animales provenant de l'industrie bovine et d'huile de Karanja.[25]



Les habitants des villages situés dans les zones des projets de conservation perdent l'accès à leurs forêts et ne sont souvent pas correctement informés sur les projets en question. © Rainforest Foundation UK

La pollution potentielle provenant de la raffinerie d'agrocarburant, ainsi que l'augmentation de la construction et de la navigation le long du fleuve risquent d'avoir des impacts négatifs significatifs et affectent également gravement les moyens de subsistance de la communauté de pêcheurs locale. Des conflits sociaux sont apparus depuis que l'accès à la communauté de Santa Rosa a été restreint par l'entreprise chargée de la mise en œuvre du projet.

Un habitant, Ezequiel Pereira, résume la situation sans détour : « Allons-nous mourir de faim ou d'empoisonnement ? Tel est notre dilemme. » Remuant encore le couteau dans la plaie des communautés locales, le propriétaire du projet Omega a conclu un accord avec le gouvernement paraguayen afin d'exempter l'entreprise de tout impôt. Cela signifie que 100 % des bénéfices sortiront du pays, sans profiter aux Paraguayen·nes.

« Les agrocarburants, en particulier ceux pour l'aviation, satisfont la demande d'une minorité mondiale, alors que la demande au Paraguay lui-même est extrêmement faible. Omega Green, comme tous les projets extractifs, apporte plus de destruction, de douleur et d'extinction à notre peuple. Le projet est assujetti à l'intérêt et aux profits des grands investisseurs et entreprises étrangers, tout en menaçant les écosystèmes locaux et en apportant appauvrissement et maladie à la population paysanne et indigène », exhorte Inés Franceschelli du centre de recherche local Heñói, co-autrice d'une étude[26] sur le projet.

La cruelle ironie d'Omega est que la demande du Paraguay en carburants d'aviation est exceptionnellement faible. Le Paraguay est même le plus faible émetteur de CO_2 imputable au transport aérien en Amérique du Sud, et le deuxième plus faible émetteur par habitant·e après le Venezuela[27]. Malgré cela, la demande mondiale en biocarburants sème destruction, souffrance et extinction au sein de la population paraguayenne, qui plus que tout demande une alimentation saine et durable, et non des carburants pour des avions qu'elle n'emprunte pas.

Ni les compensations ni les agrocarburants n'offrent des « solutions » au problème de pollution de l'aviation, mais ils participent au contraire de la même dynamique : ils détruisent la vie, les moyens de subsistance et l'avenir de communautés du monde entier, simplement pour que le secteur de l'aviation puisse prétendre « passer au vert ». Mais quand on voit au-delà du greenwashing, cela devient clair : les vraies solutions sont ailleurs, et elles devront impliquer de moins voler.

Des conflits sociaux sont apparus depuis que l'accès à la communauté de Santa Rosa a été privatisé par l'entreprise propriétaire du projet. Sur la photo, porte bloquant l'accès aux visiteurs et aux résidents. © HEÑÓI



ATTERRIR EN DOUCEUR



« QUAND DOIS-JE UTILISER CE NARRATIF ? »

Ce narratif peut être utilisé pour parler de la nécessité urgente d'une baisse de régime planifiée du secteur aérien et pour répliquer au « chantage à l'emploi » brandi par celui-ci et les gouvernements. Ou pour défendre une transition généralisée, équitable et rapide, garantissant au personnel de l'aviation un avenir dans d'autres secteurs plus en phase avec une économie basée sur le bien-être. Il véhicule aussi le message selon lequel l'évolution inévitable du monde implique de réduire considérablement la voilure du secteur aéronautique.

« COMMENT PUIS-JE UTILISER CE NARRATIF ? »

Utilisez ce narratif à la fois comme une réponse à l'impossible expansion du secteur ou pour alimenter le débat sur l'avenir de l'aviation et son besoin de réduction contrôlée, et pour planifier l'avenir du personnel dans le secteur ou dans d'autres branches. Il appuiera les revendications auprès du gouvernement et des entreprises pour un plan de reconversion et de protection du personnel et de la planète.

La baisse de régime du secteur de l'aviation est inévitable pour de nombreuses raisons, et cela exige un atterrissage en douceur. Depuis 2020, la pandémie a mis un coup d'arrêt dans de nombreux domaines, et l'aviation a été l'un des secteurs les plus durement touchés. Pour beaucoup, cela a été l'occasion de réfléchir à la manière dont nous, en tant que société civile mondialement interconnectée, pourrions aller de l'avant et améliorer les choses. Les notions de travail, de voyage et de loisirs sont bouleversées, et l'on sent une énergie collective pour ralentir et laisser place à de nouvelles façons de vivre, de travailler et de coexister les un·es avec les autres. Cela passera par des changements culturels dans la sphère professionnelle incluant une réduction drastique des déplacements en avion, et la volonté de voyager autrement, d'apprécier les destinations plus proches, d'avoir des échanges plus riches. Avant la pandémie déjà, parti de Suède, le mouvement du flygskam ou "honte de prendre l'avion" s'est répandu - il représente en fait une approche responsable du voyage et un désir de prendre soin de notre planète. Tout cela souligne les nombreuses raisons pour lesquelles le secteur de l'aviation doit de toute urgence planifier son propre atterrissage en douceur ainsi qu'une réduction de son envergure, de façon responsable. **Une transition juste pour les personnes travaillant dans l'aviation est donc absolument vitale.** De ce fait, la fable racontée par le secteur selon laquelle il peut maintenir des emplois de haute qualité à grande échelle n'est plus tenable (voir l'Encadré : le vieux narratif du « chantage à l'emploi »).

Les objectifs et les mesures convenus au niveau international pour lutter contre le chaos climatique sont autant de motifs majeurs pour le changement. Au vu de l'envergure actuelle du secteur et de la croissance qu'il prévoit, il serait totalement illusoire de penser pouvoir se passer de combustibles fossiles en temps voulu. Les problèmes engendrés par les alternatives envisagées par le secteur laissent également planer le doute quant à la possibilité même qu'elles puissent émerger un jour[28]. De nombreuses autres raisons confortent le caractère inévitable du changement. L'expérience de la pandémie, bien que traumatisante, a ouvert les yeux de beaucoup sur les gains de temps et d'énergie humaine, les économies et la réduction de la pollution qu'il est possible de réaliser. Les attentes relatives aux déplacements professionnels en avion ont changé presque du jour au lendemain.

Au-delà des chocs immédiats pour l'aviation, d'autres se situent à des horizons beaucoup plus lointains et auront un impact sur tous les aspects de nos sociétés et de nos économies. Les tendances à l'automatisation et à la numérisation (qui posent des problèmes différents), ainsi que la probabilité d'autres pandémies et d'impacts climatiques toujours plus importants, entraîneront une mutation du tourisme et du secteur de l'aviation qui le soutient. Cette mutation doit être planifiée : les économies, les entreprises et les

LE VIEUX NARRATIF - LE « CHANTAGE À L'EMPLOI »

Le secteur de l'aviation aime à affirmer qu'il soutient des dizaines de millions d'emplois à travers le monde, même s'il admet que seule une fraction correspond à des emplois directs dans l'aviation. Les autres emplois seraient concentrés dans sa chaîne d'approvisionnement et dans le secteur du tourisme tributaire de l'avion, ou résulteraient des dépenses des employé·es. Le secteur fait également valoir la qualité de ses emplois en affirmant qu'ils ont un sens, sont gratifiants et offrent une sécurité à long terme.

Ses défenseur·es invoquent le fait que beaucoup rêvent de devenir pilote ou steward. Porter atteinte à l'aviation reviendrait à détruire les rêves des enfants. Quant aux personnes dont le rêve se serait déjà réalisé, le secteur prétend en prendre soin en leur offrant de bons salaires et de bonnes conditions de travail. Cela justifie selon lui que les gouvernements aient soutenu les compagnies aériennes et d'autres acteurs du secteur pendant la pandémie. La préservation des emplois dans le secteur signifie que le transport aérien peut reprendre son envol après la pandémie, et nous toutes et tous avec. Le vieux narratif occulte en revanche les longues heures de travail incompatibles avec une vie sociale, les pertes d'emploi et les conflits sociaux.

ATTERRIR EN DOUCEUR !

Les changements déjà à l'œuvre ne sont que le début d'une transformation sociale, culturelle et économique plus vaste. La principale question, en particulier pour le personnel du secteur, est de savoir si cela se fera de manière planifiée ou subie, si le secteur s'écrasera ou assurera un atterrissage en douceur.

Les messages permettant de communiquer le narratif « Atterrir en douceur » sont les suivants :

- **Le changement se fera de manière planifiée ou subie** Choisissons la première option. Pour garantir un atterrissage en douceur, il faut réduire l'envergure du secteur de manière durable, faute de quoi nous risquons de nous écraser.
- **Retarder le changement est imprudent et expose le personnel à des risques croissants.** Plus le secteur évite de planifier le changement, plus il est probable que des catastrophes et d'autres facteurs qu'il ne contrôle pas imposeront des changements beaucoup plus douloureux.
- **Le personnel qui a jusqu'alors contribué au secteur de l'aviation mérite un avenir prospère et protégé.** Cela signifie qu'il faut créer une pression politique sur le lieu de travail, défier la sphère politique récalcitrante et organiser des manifestations publiques en faveur d'opportunités alternatives.
- **Nous avons renfloué les compagnies aériennes de nos propres poches, à leur tour de nous rendre la pareille** en jetant les bases d'une transition juste pour leurs employé·es, en finançant des programmes de reconversion et en affranchissant leurs modèles d'entreprise des combustibles fossiles.
- **La première étape de la transition consiste à freiner l'expansion,** tant en termes de taille du secteur de l'aviation que de son personnel. Il faut aider les employé·es qui viennent de rejoindre le secteur à trouver un emploi satisfaisant ailleurs, car une carrière longue et durable dans cette branche n'est pas possible.

communautés doivent recevoir le soutien nécessaire pour changer et se diversifier, l'objectif étant que le tourisme ne soit plus considéré comme l'une des seules voies vers la prospérité pour les pays les plus pauvres.

Une approche proactive est cruciale. Cela implique de placer au cœur des demandes de changement la sécurité de l'emploi à long terme, la sûreté, la santé et les moyens de subsistance futurs du personnel du secteur et de leurs communautés. Les personnes travaillant dans l'aviation, le tourisme et les industries connexes ont besoin d'une transition juste qui leur donne les compétences, la formation et la confiance nécessaires pour trouver des emplois sûrs et bien rémunérés dans les secteurs économiques « verts » de demain. Bonne nouvelle : **cette transition peut même créer plus d'emplois.** Un rapport pour Possible montre que pour chaque emploi perdu en raison d'une réduction du trafic aérien au Royaume-Uni, environ trois nouveaux pourraient être créés.[29]

La reconversion des emplois liés aux énergies fossiles ne doit pas servir d'alibi pour retarder les changements nécessaires. La rapidité est cruciale pour éviter les pires conséquences du dérèglement climatique. Mais nous devons **viser une transition juste, menée par les travailleurs et les travailleuses, démocratique, et s'inscrivant dans un mouvement à l'échelle de la société qui nous met sur la voie d'une économie équitable**. Au niveau mondial, une transition juste doit également prendre en compte la responsabilité historique de la crise climatique en veillant à ce que les grands émetteurs soutiennent les pays les plus touchés par cette crise dans les transitions qu'ils choisissent.

Tout en accompagnant la baisse de régime contrôlée du secteur de l'aviation, il faut mettre fin à l'expansion des aéroports. Dans le même temps, il faut transférer les emplois du secteur aérien vers d'autres branches et prévoir les formations en conséquence, et veiller au non-remplacement des personnes qui partent à la retraite ou trouvent un emploi dans d'autres secteurs. Une compensation doit être proposée aux personnes qui ont rejoint le secteur à leurs dépends alors qu'elles ne peuvent plus prétendre à une longue carrière. Les gouvernements doivent soutenir toutes ces mesures plutôt que de subventionner sans cesse le secteur aux frais des contribuables.

Cela ouvrira de nouvelles perspectives à certaines personnes, selon leurs compétences et leur expérience, mais en laissera d'autres dans une situation plus précaire et vulnérable. Il y a aussi des changements auxquels de nombreux secteurs de l'économie, sinon tous, doivent faire face. Plus le secteur de l'aviation tarde à planifier une transition et une conversion justes, plus les risques auxquels il expose son propre personnel et ses investisseurs, tant publics que privés, grandissent. Pour des raisons économiques et sociales, nous devons planifier un avenir meilleur avant que des changements brutaux et hors de tout contrôle ne s'imposent à toutes et tous. Atterrissons en douceur et posons les jalons pour le nouveau voyage qui nous attend. **Nous devons prévoir le changement pour ne pas le subir.**



Manifestation contre l'expansion de l'aéroport de Barcelone en septembre 2021.
© Ni un pam de terra

L'UNION A FAIT BAISSER LE BRUIT DES AVIONS

Nous sommes jeudi soir et la nuit tombe sur la zone côtière de Castelldefels, à 20 minutes de Barcelone. Une clameur s'élève des terrasses des bars, toujours pleines de voisin·es profitant de la brise marine. La scène est idéale, jusqu'à ce que les voix se taisent soudainement. Le grondement des moteurs d'un avion, aussi fort que le tonnerre, interrompt les conversations. Vous ne comprenez pas un mot de ce que l'on vous dit tandis que l'avion passe à basse altitude pour atterrir à l'aéroport d'El Prat, non loin de là.

L'augmentation exponentielle du trafic aérien à Barcelone a aggravé les impacts (climat, santé, biodiversité) d'un modèle de tourisme de masse non durable. Les habitant·es de Barcelone et des villes environnantes sont confronté·es à de nombreux problèmes: expulsions pour transformer les logements en hébergements touristiques, augmentation des loyers ou encore remplacement des commerces de proximité par des magasins voués aux touristes.

Ces impacts ne feraient qu'augmenter si le projet d'expansion de l'aéroport de Barcelone était approuvé. Pour Daniel, un militant de Barcelone représentant l'Asamblea de Barrios por el Decrecimiento Turístico (assemblée de quartier pour la décroissance touristique), augmenter la capacité d'El Prat aurait un effet dévastateur. « Les agents de l'État affirment qu'une hausse de 30 millions de passagers et passagères par an n'augmenterait pas le nombre de touristes. C'est absurde. Bien sûr que si. Et, avec lui, le nombre d'hébergements touristiques nécessaires, et donc d'évictions et d'expulsions », déplore-t-il.

C'est précisément en raison des répercussions potentielles de l'extension de l'aéroport que quelque 90 000 personnes sont descendues dans la rue en septembre 2021 lors d'une manifestation historique réclamant un autre modèle de développement pour Barcelone. La résistance massive de la population a joué un rôle majeur dans la décision du gouvernement espagnol d'abandonner le projet. Ce formidable succès collectif est le fruit de la mise en réseau des mouvements pour la justice environnementale et climatique, le droit au logement, le droit du travail et la justice sociale au fil des ans.

La victoire des citoyen·nes contre cette initiative aberrante ne fait que confirmer la force des revendications sociales pour une transition vers un système plus équitable. De plus en plus de syndicats commencent également à réorienter leur action vers la durabilité environnementale et la préservation de la planète. Cela s'accompagne d'une remise en question du « business as usual » dans les secteurs non durables tels que le tourisme dans sa forme extractive actuelle, tributaire d'un transport aérien outrageusement bon marché.

« Le tourisme balnéaire de masse est un secteur très dépendant de l'aviation et très vulnérable, comme l'a montré la pandémie de Covid-19. Nous devons privilégier un tourisme plus intérieur et local, basé sur la durabilité et le respect du territoire, ainsi que des options de mobilité plus durables », déclare Carlos Martínez, membre du secrétariat à l'environnement de Comisiones Obreras, le plus grand syndicat espagnol. Dans un document publié en janvier 2021 avec les plus grandes ONG environnementales espagnoles, Comisiones Obreras défend la réduction de la dépendance au tourisme de masse et au trafic aérien et s'oppose aux nouvelles infrastructures renforçant ce modèle, comme les aéroports ou les autoroutes, surtout quand c'est fait avec les deniers publics.

Aussi douloureux que cela soit pour ces personnes, de plus en plus de syndicalistes et de travailleurs et travailleuses ont conscience que le trafic aérien ne peut pas continuer comme avant la pandémie. Cette prise de conscience se traduit également par des initiatives ailleurs qu'à Barcelone : au niveau international, mais surtout au Royaume-Uni, le groupe Safe Landing représente les « professionnel·les de l'aviation soucieux et soucieuses du climat », notamment les pilotes, les ingénieur·es et le personnel de cabine, et demande l'adoption rapide de réglementations visant à réduire les émissions et d'un plan de soutien au personnel pendant la transition. En France, un collectif d'ingénieur·es du secteur aérospatial appelé Supaero Decarbo a proposé en 2021 une « Alliance industrielle pour le climat » pour accompagner une transition qui pourrait sinon se traduire par des pertes d'emplois à court terme. Mais ce ne sont pas les deux seules initiatives.

La lutte contre l'expansion de l'aéroport de Barcelone n'est pas terminée. La conception non durable du tourisme et de la mobilité reste une menace pour Barcelone. Il est de plus en plus clair que des mouvements sociaux comme l'Asamblea de Barrios por el Decrecimiento Turístico et des syndicats tournés vers l'avenir contribuent à façonner un discours global d'opposition au modèle économique actuel et à proposer un autre système au service de l'humain et de la vie. Nous pouvons aspirer à un monde dans lequel le bruit des avions n'interrompt pas les conversations entre voisin·es et où les revenus ne dépendent pas d'emplois qui détruisent notre seule maison : la Terre.

PROFITER PLEINEMENT DU VOYAGE

« QUAND DOIS-JE UTILISER CE NARRATIF ? »

Ce narratif doit être utilisé pour titiller, inspirer et susciter le désir de voyager autrement qu'en avion. Il peut être utilisé pour contrer la publicité du secteur sur ce qu'apporterait le voyage aérien en termes d'image personnelle, mais peut aussi servir de manière proactive pour inviter à envisager les voyages, les vacances et l'aventure différemment.

« COMMENT PUIS-JE UTILISER CE NARRATIF ? »

Ce narratif sera efficace pour les interventions post-pandémie, bénéficiant du bouleversement des anciennes habitudes de voyage et tirant partie des nouvelles habitudes et des nouveaux comportements que la pandémie a fait naître. Il peut aussi être associé à de nouveaux narratifs pour offrir une « solution » et combattre les préjugés selon lesquels verdir sa vie serait un sacrifice.

L'idée du voyage, en particulier lorsqu'il est volontaire et choisi, fait vibrer de nombreuses cordes positives. Aventure, évasion, romance, curiosité, pèlerinage, ressourcement, refuge, rencontre avec des personnes éloignées sont autant de motivations possibles pour voyager. Les déplacements professionnels peuvent également intégrer certaines de ces dynamiques et en ajouter d'autres, notamment en matière de statut, de responsabilité et de confiance.

Cependant, beaucoup sont aujourd'hui convaincu·es qu'il existe une meilleure façon de se déplacer, et les réalités souvent inconfortables des voyages en avion viennent s'ajouter aux nombreux arguments en ce sens. Il est en outre de plus en plus difficile de trouver agréable et de justifier le fait de contribuer au trafic aérien, du fait de la prise de conscience croissante des dommages causés à la nature par l'aviation et du rôle de celle-ci dans la dégradation des destinations promises, ainsi que par égard pour les proches menacé·es par le dérèglement climatique[30]. **De plus en plus de personnes souhaitent voyager de manière responsable, même si faire les choses différemment présente son lot de défis :** les modes alternatifs de transport sont laissés à l'abandon par manque de financement alors que le transport aérien est privilégié et artificiellement bradé. Les systèmes de transport les plus basiques font défaut dans les zones rurales plus pauvres, notamment dans les pays du Sud. Des innovations et des investissements majeurs sont nécessaires pour rendre les déplacements essentiels abordables, confortables et accessibles à toutes et tous. Mais voyager différemment peut être moins néfaste et plus agréable y compris pour les personnes ayant aujourd'hui l'habitude de prendre l'avion.

Il est donc impératif de donner à voir les côtés positifs d'autres formes de voyage. Que ce soit pour le travail, les loisirs ou autres, il est non seulement possible de voyager mieux et de manière plus responsable sans prendre l'avion, mais aussi parfois de « voyager » plus confortablement en interagissant avec d'autres sans avoir à se déplacer. Nous sommes bien loin de ce que le secteur de l'aviation répète à l'envi sur son caractère indispensable pour relier les gens (voir l'Encadré : le vieux narratif du « sophisme de la liberté »).

Peu de choses sont comparables au plaisir de regarder le paysage défiler et se transformer sous ses yeux à bord d'un train. De voir le monde changer de l'autre côté de la fenêtre lors de longs voyages, à mesure que l'on franchit les fuseaux horaires, les latitudes et les altitudes. Dans les trains spacieux, vous pouvez vous dégourdir les jambes et aller au wagon-restaurant pour agrémenter le voyage en prenant un repas à bord, souvent très correct, et en discutant avec d'autres voyageurs et voyageuses. Avec les trains de nuit, vous pouvez partir depuis une ville et vous réveiller, reposé·e, dans une autre ville, comme par magie. Les voyages en train peuvent aussi être des expériences uniques. Qui refuserait un voyage à bord du Transsibérien si on lui en laissait le temps ? Mais il existe d'autres façons de voyager sans prendre l'avion, plus aventureuses encore : une transatlantique en bateau, pourquoi pas en voilier, est une aventure dont bien peu de gens peuvent se targuer. Et si vous êtes d'humeur sportive, un voyage à vélo ou une randonnée sur plusieurs jours ou même plusieurs semaines peut faire du

LE VIEUX NARRATIF DU « SOPHISME DE LA LIBERTÉ »

Le secteur prétend que prendre l'avion est synonyme de liberté et que les aéroports sont notre porte sur le monde. Il affirme que l'avion rapproche les gens comme aucun autre mode de transport en permettant de rendre visite à ses ami·es et à sa famille et de découvrir les cultures du monde. Les défenseur·es de l'aviation expliquent que de plus en plus de personnes ont commencé à prendre l'avion ces dernières années et y voient un signe de « démocratisation ». Cela contribuerait prétendument à une plus grande tolérance et à une meilleure compréhension des différentes cultures dans le monde. Le caractère pratique et bon marché de tels voyages rendrait soi-disant possibles les effets économiques positifs de la mondialisation.

L'avion est dépeint comme rapide, confortable et abordable. Il permet de découvrir des pays lointains, exotiques et nouveaux. Voyager ainsi est passionnant et aventureux. À titre individuel, les personnes qui peuvent se le permettre se voient offrir la possibilité d'élargir leurs horizons. Cela recoupe l'histoire racontée par le secteur selon laquelle l'aviation profiterait également au progrès humain dans les régions plus pauvres du monde, lorsque des personnes d'Europe et d'Amérique du Nord s'y rendent en avion et y dépensent leur argent. Cette « liberté », affirme-t-on de leur côté, n'aurait qu'un faible coût, car le transport aérien ne serait responsable que d'une part infime du changement climatique, d'ailleurs souvent exagéré. Ce que ce vieux narratif ne dit pas, c'est le plaisir que procurent d'autres modes de déplacement plus lents, les inconvénients et l'inconfort fréquents de l'avion, et la façon dont ses impacts locaux et mondiaux privent de nombreuses personnes de leurs libertés essentielles.

PROFITER PLEINEMENT DU VOYAGE !

Notre nouvelle économie est axée sur le bien-être de toutes et tous, dans le respect des limites planétaires. Cela implique des modes de mobilité qui permettent aux gens, où qu'ils soient, de trouver beaucoup plus de plaisir dans le voyage. Il y a pléthore d'avantages au télétravail, et les gens redécouvrent les nombreuses possibilités de détente et d'aventure autour de chez eux.

Les messages permettant de communiquer le narratif « Profiter pleinement du voyage » sont les suivants :

- **Voyagez en pensant à l'avenir :** effectuez des voyages à faible impact que vous pouvez apprécier, car cela permettra à nos enfants et aux générations futures de continuer à faire des voyages et à les apprécier.
- **La découverte à votre porte :** voyager plus localement peut vous permettre de vivre des aventures et des découvertes à votre porte, en allant à la rencontre des différentes communautés, de l'histoire, des cultures et des lieux qui vous entourent.
- **Déplacez-vous avec sens :** en décidant de mieux voyager, vous avez l'assurance que vos choix ne font pas griller la planète et ne soutiennent pas un secteur qui sape activement l'habitabilité de notre climat.
- **Ne voyagez pas lorsque vous n'en avez pas envie :** si prendre l'avion était déjà une corvée, une contrainte professionnelle, alors rester à terre en privilégiant une connexion virtuelle est désormais facile et courant, en plus de permettre des économies de temps et d'énergie et de réduire les coûts et la pollution.
- **On se sent mieux sur terre :** voyager par voie terrestre renforce notre rapport au temps et aux autres. Le train donne davantage d'occasions de sociabiliser, on a le temps de s'adapter pour arriver à destination en phase avec le lieu, sans décalage horaire.

voyage lui-même le cœur des vacances.

Le « *stay-cationing* », c'est-à-dire le fait de passer ses vacances chez soi ou plus près de chez soi, fait également partie de cette nouvelle donne, même si c'est déjà une habitude ou une nécessité pour beaucoup. Il permet de redécouvrir les régions voisines et de contribuer à l'économie locale, plus près de son lieu de résidence. Différents types de « voyages actifs » ont également gagné en popularité, parallèlement à la relance des trains de nuit qui, notamment en Europe, ont ouvert de nouvelles voies pour parcourir de plus longues distances sans prendre l'avion. Ces idées de vacances alternatives sont l'occasion de nouer des liens plus profonds avec le temps et l'espace, remettant directement en cause la nécessité de prendre l'avion pour maintenir le lien humain.

Sur le plan professionnel, les personnes qui ont pu télétravailler pendant la pandémie de coronavirus ont découvert qu'elles pouvaient gagner du temps, faire des économies et réduire leur empreinte carbone en « voyageant virtuellement » au lieu de faire la navette, que ce soit en voiture ou en avion[31]. Ce dernier cas était le plus flagrant. Les voyages d'affaires tels qu'ils existaient avant la pandémie sont en train de disparaître. Aujourd'hui, que ce soit du point de vue des individus appelés à voyager ou des organisations qui imposaient à leurs employé·es de prendre l'avion, l'interruption du trafic aérien due à la pandémie a modifié les attentes et permis de redécouvrir certains plaisirs.

Un narratif séduisant consiste donc à raconter comment mieux profiter du voyage. **Apprécier le voyage de manière durable signifie voyager différemment et, dans bien des cas, moins souvent**, mais avec un sens, un but et la certitude que son choix de voyage (ou le renoncement à voyager) contribue à un climat sûr pour sa communauté, sa famille et d'innombrables autres personnes dans le monde.

Voyager plus près de chez soi rend souvent les déplacements plus lents et plus confortables.



DONNER VIE AUX NOUVEAUX NARRATIFS GRÂCE À DES RÉFÉRENCES CULTURELLES

Outre les études de cas réels, vous pouvez illustrer vos narratifs par des références populaires ou culturelles profondément ancrées qui contribuent à leur donner vie et à trouver un écho différent chez les gens.

Ce qui fonctionne dépendra de ce qui est connu ou familier dans votre contexte et parmi votre public, mais les cultures regorgent d'exemples pouvant être utilisés dans différentes circonstances. Réfléchissez à ceux qui pourraient vous convenir. En voici quelques-uns pour vous donner une idée :

Icare : Icare est un personnage de la mythologie grecque qui, pour s'échapper du labyrinthe où il était prisonnier, s'est fabriqué des ailes avec des plumes fixées par de la cire. Mais, volant trop près du soleil, la cire a fondu et il s'est abîmé en mer. La morale de cette histoire est que voler trop haut sans respecter les limites naturelles mène au désastre.

Le lièvre et la tortue : être obsédé et trop confiant sur la vitesse à laquelle on peut se déplacer peut conduire à la chute. La lenteur et la régularité l'emportent dans l'histoire du lièvre et de la tortue qui font la course.

Le poignard subtil : dans *La Tour des anges*, deuxième tome de la trilogie primée de Philip Pullman, *À la croisée des mondes* (également adaptée au cinéma), un poignard permettant de passer facilement d'un monde à l'autre laisse également entrer des spectres mortels dans le monde. Dans une interview, l'auteur a déclaré que l'idée lui était venue en partie en observant les traînées de condensation des avions dans le ciel.

Des serpents dans l'avion : les films de catastrophe aérienne sont un genre cinématographique à part entière et nous rappellent constamment combien nous sommes vulnérables à bord d'un avion et à quel point cela n'est pas naturel. Le film *Des serpents dans l'avion* en est devenu un exemple emblématique.

Les mythes et le folklore indigènes regorgent de monstres volants et de menaces qui planent dans l'air et mettent en péril la vie au sol. Il existe des monstres comme les kanontsistóntie de la mythologie amérindienne des Iroquois et des Wendat. Il s'agit de têtes volantes mangeuses d'humains, avec du feu dans les yeux et de longs cheveux en bataille. Une créature similaire existe dans de nombreuses cultures d'Asie du Sud-Est (plus horrible encore, car elle traîne ses propres entrailles), connue sous différents noms : penanggalan dans les mythes de fantômes malais, leyak à Bali ou encore kasu au Laos.

OUVRIR DES PISTES POUR L'AVENIR DE L'INDE

Face à l'urgence climatique, le train est un puissant moyen de lever le pied.

Vivek Gilani, cBalance

L'annonce d'un projet d'expansion de l'aéroport de Karad, dans le Maharashtra, a déclenché une importante manifestation en juillet 2011. Près de 1 000 agriculteurs et agricultrices ont protesté contre l'acquisition de leurs terres, manifestant de l'aéroport au bureau du sous-district, où ils ont soumis un mémorandum et demandé une réunion avec Prithviraj Chavan, alors ministre en chef du Maharashtra, pour discuter de leurs doléances. Ashok Thorat, un leader paysan qui a participé à cette manifestation, a déclaré : « Personne à Karad n'a jamais demandé l'expansion de l'aéroport. Il n'y a aucune industrie à Karad, si bien qu'aucun service aérien commercial n'a jamais desservi cet aéroport depuis sa création. La communauté agricole est résolue à ne pas céder ses terres. »

Karad n'est pas un cas isolé. L'Inde est le théâtre de nombreuses luttes de résistance contre des projets d'envergure néfastes sur le plan social et environnemental, dont de nombreux aéroports[32]. Mais le pays s'est également distingué ces dernières années par une économie en pleine mutation et des besoins correspondants en matière de mobilité. Comme dans d'autres régions du monde, un plus grand nombre de personnes ont commencé à prendre l'avion en Inde ces dernières années. Le train reste pourtant une alternative évidente et facile à l'avion. Vivek Gilani, directeur général de l'entreprise sociale cBalance, était passionné d'aviation, jusqu'à ce qu'il découvre l'impact de l'avion sur son empreinte carbone. Il plaide aujourd'hui pour le transport terrestre, en particulier ferroviaire : « La plupart des endroits sont bien desservis par le train, et la culture du train est très particulière ici. J'aime voyager en train. Qu'il s'agisse du "tiffin" typique, nourriture que l'on emporte pour le voyage et que les passagers et passagères partagent toujours volontiers, de la diversité des langues et des conversations, des paysages variés et des sons propres à chaque gare, le train ne manque pas d'attraits. »

M. Gilani applique également ses principes dans son travail sur les questions de durabilité et a mis en place une politique générale interdisant au personnel de cBalance de prendre l'avion. « Les rares fois où l'un ou l'une d'entre nous doit prendre l'avion, il s'agit d'une exception : un vol aller simple parce qu'il n'est pas possible de changer la date d'une intervention, ou un vol pour des raisons de santé. Étant donné que notre travail porte sur la gestion de l'environnement, le fait que notre petite et jeune équipe ne prenne pas l'avion pour se déplacer est une source d'inspiration pour beaucoup. » M. Gilani et ses collègues constatent que leur travail est jugé plus crédible parce que cBalance est connu pour joindre le geste à la parole. Parfois, les client·es et les partenaires sont surpris·es que même le chef de l'organisation soit venu en train. « Une fois, le PDG de l'entreprise pour laquelle nous organisions un atelier a fait le tour des bureaux en disant à tout le monde que j'avais fait le voyage en train depuis Mumbai uniquement pour l'atelier », raconte M. Gilani.

Lorsque le personnel de cBalance voyage en groupe, il met à profit ce temps et cet espace pour travailler ou se détendre. « Nous jouons à des jeux de société ou apprenons tout simplement à mieux nous connaître, ou encore rattrapons notre sommeil ou nos lectures en retard. Il nous arrive aussi de discuter de politique ou de notre travail avec les autres passagers et passagères. Le plus long trajet en train que j'aie effectué était de Bangalore à Delhi, soit environ 35 heures de voyage. Je devais me rendre à Delhi pour un atelier immédiatement après en avoir terminé un à Bangalore. Ces 35 heures m'ont permis de récupérer et de me ressourcer avant de me replonger dans le travail de préservation



Gare de Dharampur sur la ligne ferroviaire Kalka Shimla, dans le nord de l'Inde.
© Deepangkar Goswami/Flickr, CC BY-NC-ND 2.0

du climat. Les trains me rappellent surtout que je dois m'humaniser, surtout si j'ai tendance à planer un peu trop sur qui je suis. Cela me ramène vraiment sur terre. »

Bien sûr, comme tout mode de transport, voyager en train n'est pas sans inconvénients, que ce soit en Inde ou ailleurs. Mais chaque pays a ses problématiques propres. Évoquant l'Inde, M. Gilany poursuit : « L'un des obstacles implicites que j'observe est la discrimination de classe. En Inde, le train est le mode de transport le plus utilisé. Or les personnes se réclamant de la haute société veulent se différencier du grand public. Le train devient le moyen de transport des personnes ordinaires. La fine fleur considère que cela va à l'encontre de la poursuite de sa prospérité personnelle. Du point de vue du climat, mais aussi de la justice sociale, je pense que nous avons vu suffisamment de dégâts pour comprendre que nous devons toutes et tous faire de meilleurs choix en matière de transport, quelles que soient nos origines. »

Au cours des prochaines années, M. Gilani ne veut pas prendre de vols internationaux, mais trouver une liaison maritime vers l'Europe et les États-Unis : « J'espère qu'à travers notre travail, nous inciterons un grand nombre de collègues, collaborateurs et collaboratrices et client·es en Inde à moins prendre l'avion. Nous sommes toutes et tous entourés de personnes qui nous poussent à être et à faire ce que le monde définit comme normal ! Mais nous devons tenir le cap et comprendre que la voie à suivre est de voyager en prenant son temps. Pas en termes d'heures passées, mais comme une façon de regarder l'humanité avec un œil neuf, comme un ver se frayant un passage à travers la terre plutôt que comme un missile déchirant le ciel. Prendre le temps comme un moyen d'enrichir la terre par notre vie sur elle. »

Retour à Karad : en juillet 2019, la petite communauté agricole a commencé à manifester sans relâche pendant des jours et des nuits, organisant un sit-in devant l'administration de planification du district pour protester contre l'expansion de l'aéroport. La communauté à l'origine du sit-in (Thiyya Aandola) a annoncé qu'elle continuerait jusqu'à ce que le gouvernement réponde à leurs demandes et annule le projet.

Elle affirme que l'expansion ne contribuera pas au développement du district. Au contraire, elle conduira à son appauvrissement : l'expansion de l'aérodrome existant en un aéroport à part entière près de la ville de Karad exigera de saisir des terres agricoles fertiles. Vinayak Shinde, porte-parole des villageois·es concerné·es et militant au sein de Shramik Mukti Dal, affirme que 1 335 hectares de terres agricoles cultivées avec un système d'irrigation sont menacés. Des infrastructures essentielles pour le système d'irrigation se trouvent sur les terres à acquérir. M. Shinde a déclaré : « Cela fait plus de 50 ans que les habitants des villages de Warunji, Kese, Munde, Padali, Gote et Supane développent ce système d'irrigation. En cas d'acquisition des terres, cela représentera une perte énorme pour les quelque 25 000 personnes qui dépendent de cette agriculture. »

Le 19 septembre 2019, après 53 jours et nuits, la communauté agricole a mis fin à sa protestation, tout en réaffirmant que le projet d'expansion de l'aéroport était illégal. Aujourd'hui encore, ses efforts se poursuivent pour tenter d'arrêter l'expansion, mais le gouvernement du Maharashtra n'accède pas à sa demande.



L'Inde possède déjà l'un des plus grands réseaux ferroviaires du monde.

VOYAGER EN 2042

À quoi pourrait ressembler un long voyage dans 20 ans si nous promouvions un système de mobilité juste dans une économie du bien-être ? Comment le monde se sera-t-il transformé et comment cela se traduira-t-il pour chacun·e d'entre nous ? Les possibilités sont nombreuses et leur réalisation dépendra de notre capacité collective à bâtir les futurs dont nous rêvons. Vous trouverez ci-dessous une vision particulière du point de vue d'un·e jeune Européen·ne qui prend son premier semestre sabbatique depuis deux ans. D'innombrables autres visions sont envisageables, possibles et bienvenues tandis que nous construisons notre nouvelle économie du bien-être.

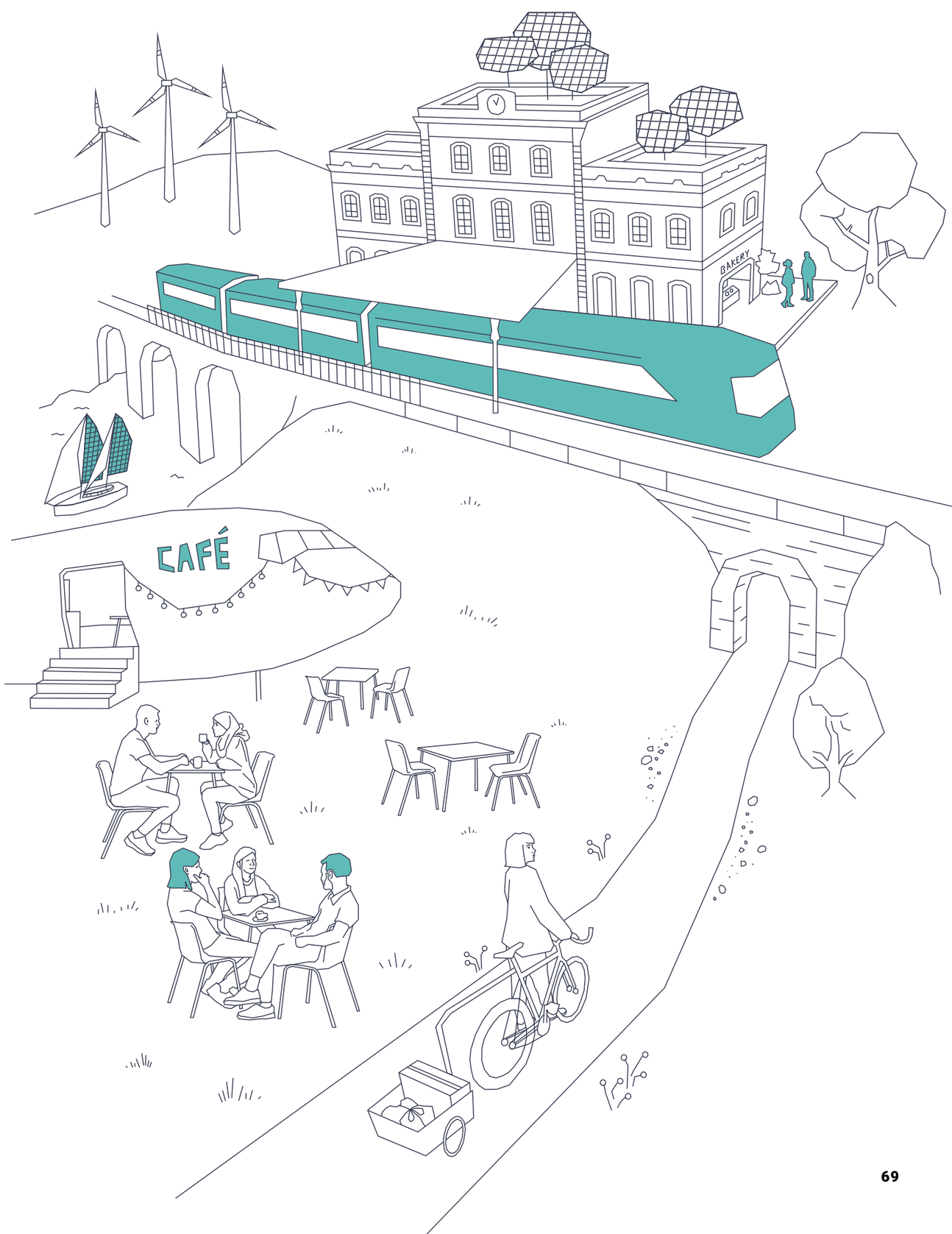
Le chant des oiseaux vous accueille à votre réveil après une bonne nuit de sommeil. C'est le grand jour. Vous allez enfin repartir en voyage. Votre valise est prête et vous attend. Vous quittez votre chambre et descendez dans la cuisine - salle à manger commune. Mika, votre colocataire, est encore en train de prendre son petit-déjeuner. Vous vous asseyez à côté d'elle avec un bol de porridge. « Il reste quelques dattes algériennes, dit-elle, c'est un régal dans le porridge. » *Les dattes algériennes sont vraiment délicieuses, vous dites-vous, mais j'ai déjà hâte de croquer les fraises fraîches du potager communautaire d'à côté. Et tous les fruits qui nous attendent cet été. Les dattes ne me manqueront pas du tout, même jusqu'à l'hiver prochain. Et, qui sait : la coopérative en recevra peut-être quand même. Il y aura certainement une autre grande livraison de fruits et de marchandises tropicales via la Coopérative de solidarité Nord-Sud l'hiver prochain.*

Lorsque vous fermez la porte et regardez en l'air, une traînée de condensation barre le paisible ciel bleu clair. C'est inhabituel. *Peut-être un autre vol d'urgence humanitaire*, pensez-vous. Ces derniers temps, plusieurs ont décollé de l'aéroport le plus proche, dans la capitale, à 50 kilomètres d'ici. La capitale est l'une des rares villes à avoir encore un aéroport en exploitation.

Aujourd'hui, vous ne prenez pas le vélo cargo que vous utilisez régulièrement pour faire les courses pour votre famille et le reste de vos colocataires. Vous attelez votre petite remorque pour transporter votre valise confortablement, vous enfourchez votre vélo et vous vous dirigez vers la gare.

Vous regardez votre montre et réalisez que vous serez très en avance à la gare. *Peu importe, c'est un endroit idéal pour passer du temps*. Lorsque vous arrivez à la gare, vous allez à la boulangerie et achetez deux sandwichs. *Le pain a bien meilleur goût aujourd'hui qu'il y a trente ans*, dit toujours votre père en se souvenant de sa jeunesse. *En fait, il n'y a presque plus de mauvais pain depuis que nous consacrons plus de temps à préparer nous-même notre nourriture*. Il en va de même pour les légumes. En plus de mieux résister aux aléas climatiques, les variétés anciennes réhabilitées sont aussi plus savoureuses.

Abdullah travaille à la boulangerie aujourd'hui. Grâce à lui, il y a des pains plats frais deux fois par semaine. Après avoir



échangé quelques mots, vous vous rendez dans la grande salle d'attente de la gare. Vous trouvez un siège et vous apprêtez à lire un livre. Mais vous vous surprenez soudain à regarder les enfants qui jouent dans la garderie située de l'autre côté du hall. Leurs parents sont probablement dans le petit café d'à côté en attendant leur train.

C'est incroyable que j'aie la chance de faire ce voyage, vous dites-vous. La dernière fois que vous avez fait un si long voyage, c'était il y a deux ans. Trois mois en passant par l'Espagne, le Maroc et la Mauritanie, jusqu'au Sénégal. D'abord en train de nuit : quel régal de vous réveiller, d'ouvrir les stores du confortable compartiment couchettes et d'admirer la Méditerranée qui s'étend devant vous, d'un bleu étincelant ! Depuis Malaga, vous avez pris un autre train et terminé en bus électrique. Le Sénégal était passionnant. Ce n'était pas au programme, mais quand vous avez entendu parler de la nouvelle ligne d'éco-dirigeable reliant Dakar à Yamoussoukro en Côte d'Ivoire, vous avez spontanément décidé de vous y rendre. En sortant de la gare, vous avez demandé à une femme où était l'hôtel le plus proche. Elle vous a alors invité à séjourner dans sa famille. À Abidjan, vous avez logé chez des connaissances de votre ami Claude, qui a grandi près de la ville. Dans un bar, apprenant que Didier Drogba était l'entraîneur de votre club préféré, un groupe d'ami·es vous a parlé de football toute la soirée. Il reste un héros dans son pays d'origine, même s'il était bien meilleur joueur qu'entraîneur.

Votre train est sur le point d'arriver. Vous allez chercher votre vélo et le chargez dans l'un des deux wagons à vélos. Vous le suspendez à un crochet et placez la remorque dans le généreux espace de rangement. Vous prenez votre valise avec vous et trouvez une place dans le wagon suivant.

Alors que le train part et que s'éloigne lentement le bâtiment de la gare avec ses façades vertes, vous regardez votre ville rétrécir, de plus en plus lointaine. Elle est comme quadrillée de végétation luxuriante et brille de mille feux, les panneaux solaires qui ornent le toit de la plupart des maisons scintillant au soleil.

Peu de véhicules circulent sur la route longeant la voie ferrée, principalement des camions ou des fourgons de livraison. *Certaines marchandises se prêtent tout simplement mieux au transport routier. Mais je me réjouis que pratiquement plus personne ne possède sa propre voiture de nos jours*. Les histoires d'heures perdues dans les embouteillages et de terribles accidents que racontent souvent les personnes âgées aujourd'hui font froid dans le dos, mais nous sont totalement étrangères. *Heureusement, nous avons maintenant les routes rien que pour nous, ou presque*, pensez-vous, en vous souvenant du dernier concert de rue dans votre quartier, où vous avez dansé toute la nuit avec vos voisin·es et ami·es.

« Où allez-vous ? », demande la femme assise en face de vous.

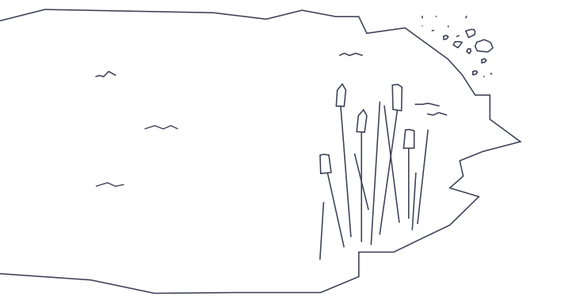
« En voilà une grosse valise ! »

« À Katmandou », répondez-vous.

« Oh, vous êtes en congé sabbatique ? », s'enquiert-elle en se présentant : « Mia. »

« Absolument, je vais voyager pendant six mois. Je n'ai jamais voyagé aussi longtemps. Ni aussi loin. J'ai vraiment hâte. »

« Vous êtes encore jeune. Après ce voyage, vous aurez beaucoup de choses à raconter à vos ami·es. Vous savez, quand j'avais votre âge, voyager était différent. On appelait ça du « tourisme ». On prenait l'avion, on allait à l'autre bout du monde, parfois juste pour quelques jours, et on passait souvent la plupart de notre temps à l'hôtel. Ça ne rimait à rien. Mais le pire, c'était le travail : je devais prendre l'avion toutes les deux semaines pour aller dans une autre ville. C'était tellement stressant et j'étais tout le temps épuisée. Mais quand la grande pandémie a frappé, les choses ont commencé à changer. »









SOURCES

[1] New Economics Foundation (2009) : A Bit Rich: Calculating the real value to society of different professions.
[2] Hickel (2021) : Less is More. How Degrowth will Save the World.
[3] Schor (2010) : Plentitude: The New Economics of True Wealth.
[4] Alternatiba (2021) : Et si… le monde d'après ne ressemblait pas au monde d'avant ? / Hopkins (2019) : Et si… on libérait notre imagination pour créer le futur que nous voulons ?
[5] O'Callaghan & Hepburn (2020) : Why airline bailouts are so unpopular with economists.
[6] The Guardian (2020) : US government agrees on $25bn bailout for airlines as pandemic halts travel.
[7] The Independent (2020) : United Airlines sending layoff notices to nearly half of US employees.
[8] USA Today (2020) : 'A gut punch': United Airlines to lay off up to 36,000 U.S. employees in October as travel remains depressed.
[9] Forbes (2020) : United Airlines got billions from the government, paid executives millions and now could downsize almost half of its U.S workforce.
[10] The Guardian (2020) : United Airlines received billions in Covid aid. Now thousands of workers could lose their jobs.
[11] ibid.
[12] BBC (2021) : United plans supersonic passenger flights by 2029.
[13] Stay Grounded (2021) : Greenwashing. rester-sur-terre.org/greenwashing/
[14] Kothari et al. (2019) : Pluriverse: A Post-Development Dictionary; Simms, Johnson & Edwards (2009) Other worlds are possible: human progress in an age of climate change.
[15] Gössling & Humpe (2020) : The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change.
[16] Environmental Justice Atlas : Map of Airport-Related Injustice and Resistance. https://bit.ly/AirportConflictMapping
[17] Reportez-vous au graphique de la page 19
[18] The Guardian (2019) : How your flight emits as much CO_2 as many people do in a year.
[19] Sher et al. (2021) : Unprecedented Impacts of Aviation Emissions on Global Environmental and Climate Change Scenario.
[20] ICCT (2019) : Alternative Fuels Goals vs. Actual Use, 2008–2030
[21] Stay Grounded (2019) : Degrowth of Aviation.
[22] APEM, Rainforest UK Foundation (2020) : REDD-MINUS: The Rhetoric and Reality of the Mai Ndombe REDD+ Programme. bit.ly/ReddMaiNdombe
[23] ibid.
[24] Rainforest Foundation UK (2016) : Protected Areas in the Congo Basin: Failing both people and biodiversity?
[25] Voir l'étude d'impact environnemental sur : bit.ly/3GT-pkk0 et le blog Biocombustible avanzado (2021) : bit.ly/3wBtXLz ; ECB Group (2021): bit.ly/30cCMjg
[26] Franceschelli et al. (2022) : Producing fuel for other people's planes. A case study on the Omega Green biofuel refinery in Paraguay: stay-grounded.org/agrofuel-case-study
[27] Griffith University : Global Sustainable Tourism Dashboard. bit.ly/GriffithAviationEmissions
[28] Calel et al. (2021) : Do Carbon Offsets Offset Carbon? CESIFO Working Paper.
[29] Possible (2022) : The Right Track for Green Jobs: Cutting aviation emissions while boosting employment and climate-friendly travel.
[30] Söderberg & Wormbs (2019), Grounded: Beyond Flygskam.
[31] Rapid Transition Alliance (2020): Lessons from Lockdown.
[32] Environmental Justice Atlas: Map of Airport-Related Injustice and Resistance. bit.ly/AirportConflictMapping



COMMENT UTILISER LES NOUVEAUX NARRATIFS

Une bonne partie des lecteurs et lectrices de ce guide seront probablement des militant·es expérimenté·es travaillant dans diverses contextes à travers le monde. Vous pouvez lutter pour le changement en mobilisant des soutiens, en créant des mouvements, en menant des actions de lobbying et en influençant la sphère politique, en critiquant et en vous opposant aux personnes qui détiennent le pouvoir économique ou politique, ou en déployant d'autres stratégies. Les outils présentés dans les pages suivantes sont des suggestions pour vous aider, et non une liste d'instructions à suivre à la lettre. Nous avons essayé de les rendre aussi concrets et largement applicables que possible, même si certains se révéleront sans doute inadaptés à votre situation. Le but est de voir les militant·es se saisir de ces outils de manière créative pour composer leur propre recette du succès dans leur environnement. Nous présentons également quelques théories pour mieux comprendre ce qui peut pousser les gens à soutenir ou à combattre une cause. Nous appliquons ces théories aux nouveaux narratifs pour illustrer concrètement leur potentiel, mais il n'y a pas de règle absolue. Utilisez ces outils parallèlement à votre propre expérience et à votre connaissance du contexte local.

COMMENT PENSER À VOTRE PUBLIC

Disposant désormais d'un solide ensemble de nouveaux narratifs et d'études de cas détaillées pour étayer votre message, vous devez prendre un moment pour réfléchir à votre public. D'après votre stratégie et votre plan de communication, vous devriez avoir une idée précise des personnes que vous souhaitez cibler et de ce que vous attendez d'elles. Pour les atteindre efficacement, vous devez prêter attention à ce à quoi elles sont sensibles. Où s'informent-elles ? Qui écoutent-elles et en qui ont-elles confiance ? Quelles sont les valeurs fondamentales qui guident leurs décisions ? Faire évoluer les mentalités est une entreprise complexe. Les travaux du lauréat du prix Nobel Daniel Kahneman sur le biais de confirmation ont révélé notre tendance à croire les choses qui corroborent ce que nous croyons déjà, et concluent que cela demande un effort particulier d'utiliser les données pour changer d'avis[1]. S'il est difficile de changer sa propre façon de penser et d'agir, la tâche est d'autant plus ardue lorsqu'il s'agit des opinions profondément ancrées des autres. Celles-ci sont de l'ordre du ressenti, car notre réponse émotionnelle est plus immédiatement disponible que notre raisonnement. Cela nous amène au pouvoir du storytelling dans les stratégies de campagne[2].

Certaines campagnes trouvent un écho dans la population et d'autres non. Cela tient à l'histoire qu'elles racontent et à la façon dont cette histoire touche le public sur le plan émotionnel. À l'image des amitiés naissantes, nous réagissons d'abord à ce que nous « ressentons » pour quelqu'un avant de prendre le temps d'en savoir plus à son sujet. De nombreuses relations tournent court à ce premier obstacle et c'est également le cas de nombreuses campagnes. L'objectif est de susciter une réponse émotionnelle à l'histoire que vous racontez, créant ainsi un lien sur la base de valeurs communes. Les contes de fées et les mythes sont de bons exemples de la manière dont les valeurs partagées permettent la communication : les méchant·es sont facilement identifiables et nous soutenons généralement le héros ou l'héroïne. Lors d'un travail de campagne, cela aide aussi de trouver des « héros » ou des « héroïnes » et des « méchant·es » en commun. De même, les métaphores et les comparaisons aident le public à appréhender une idée abstraite en la rendant familière, convoquant des histoires et des biais établis pour souligner ce qu'il doit penser d'un sujet donné.

Les problématiques inhabituelles demandent une énergie et des efforts que beaucoup de gens ne sont pas disposés ou prêts à déployer. Une partie du travail des militant·es consiste à leur simplifier la tâche au maximum.

Cela n'est pas une mince affaire ; vous vous heurtez à une armée de personnes très motivées et expérimentées dans le domaine des relations publiques des entreprises dont la mission est de maintenir le statu quo. Votre travail de campagne doit être dynamique, expérimental et extrêmement tenace. Il s'agit de trouver des interventions opportunes pour que votre message soit bien reçu et attire l'attention sur votre cause. Il est beaucoup plus facile de communiquer sur le maintien du statu quo que sur le changement. Les vieux narratifs sont constamment ressassés pour maintenir les choses en l'état et seront difficiles à renverser, comme toute représentation fermement établie. Les narratifs industriels, par exemple, donnent à voir un avenir qui se garde de tout changement fondamental et ressemble exactement au passé, à ceci près qu'il repose sur une énergie verte présentée comme illimitée.

Des efforts considérables sont alors nécessaires pour proposer d'autres visions de l'avenir ou d'autres façons d'agir dans le monde. Réussir à exister dans le flux continu d'informations est une gageure qui s'apparente davantage à un art qu'à une science. Un message fort et une bonne histoire à raconter augmentent toutefois vos chances de succès. **Pour remplacer le refrain du capitalisme mondial actuel, les voies alternatives vers l'avenir doivent être claires, compréhensibles et désirables.**

La société est faite de personnes diverses avec une multitude d'identités, d'objectifs et de vécus. La clé de la réflexion sur vos publics est de déterminer où, quand et comment ils se chevauchent afin de donner à votre message l'impact le plus large possible. Les grandes marques ne se privent d'ailleurs pas de vendre leurs produits en mettant en avant une image de marque et des messages simples et répétitifs qui peuvent utiliser la même approche, le même positionnement et les mêmes slogans pendant des décennies. À quelles valeurs communes peut-on faire appel pour encourager les gens à modifier leur propre comportement et à soutenir un changement systémique ? Certains travaux universitaires sur le sujet méritent qu'on s'y intéresse brièvement ici. Les personnes souhaitant approfondir la question trouveront également des références tout au long de ce guide.

La **théorie des fondements moraux**[3] du psychologue social américain Jonathan Haidt propose un groupe fondamental de valeurs humaines de base que nous partageons toutes et tous. Ces fondements sont décrits comme suit :

1 **Soin/Préjudice : notre longue évolution en tant que mammifères, marquée par les liens d'attachement et l'empathie, sous-tend les vertus de gentillesse, de douceur et d'attention.** Les narratifs « Destination commune » et « Atterrir en douceur » sont ceux qui font le plus référence à ces valeurs, en nous rappelant notre humanité commune, le mal que notre système économique défaillant inflige aux personnes et à la planète, ainsi que la nécessité de prendre soin des personnes travaillant dans des secteurs appelés à évoluer.

2 **Équité/Tricherie : le processus évolutif de l'altruisme réciproque sous-tend les idées de justice, de droits et d'autonomie.** Les narratifs « En l'air et contre tous » et « Destination commune » y sont fortement liés et peuvent mettre en lumière comment une minorité d'entreprises et d'individus fortunés attente au bien-être de la majorité de l'humanité.

3 **Loyauté/Trahison : ce fondement découle de la longue histoire de notre espèce qui a vécu en tribus, avec des coalitions changeantes. Il a trait au fait de soutenir son groupe, sa famille ou son pays et sous-tend le patriotisme et l'abnégation – « un pour tous, tous pour un ».** « En l'air et contre tous » et « L'avion vert, c'est à terre » véhiculent ces valeurs en révélant l'hypocrisie des entreprises dans leur quête du profit. Parallèlement, le narratif « Atterrir en douceur » attire l'attention sur la nécessité de protéger le personnel dans la mutation inévitable du secteur.

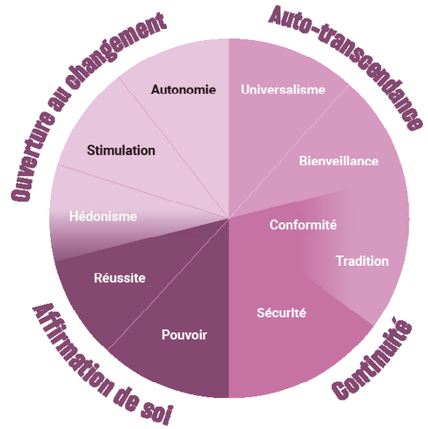
4 **Autorité/Subversion : en tant que primates, nous avons une longue histoire d'interactions sociales hiérarchiques qui sous-tend les attitudes de leadership et de suivisme, y compris la déférence envers l'autorité légitime et le respect des traditions.** Cette valeur pourrait être utilisée avec « Atterrir en douceur » pour souligner ce que nous pouvons réaliser moyennant une gouvernance et une réglementation de qualité. Le narratif « En l'air et contre tous » pourrait illustrer la manière dont l'aviation se revendique comme un cas à part, pratiquement au-dessus des lois. Le narratif « L'avion vert, c'est à terre » peut servir lorsque les compagnies aériennes et les gouvernements ne respectent pas les objectifs climatiques et les règlementations. On peut également s'appuyer sur le narratif « Profiter pleinement du voyage » pour promouvoir un retour à la beauté naturelle, aux traditions et aux voyages locaux.

5 **Sainteté/Dégradation : façonné par les traits ancestraux de dégoût et de contamination, ce fondement sous-tend les notions religieuses d'effort pour vivre d'une manière élevée, moins charnelle, plus noble.** Les narratifs « Profiter pleinement du voyage » et « Atterrir en douceur » reflètent ces valeurs en nous encourageant à vivre plus harmonieusement les un·es avec les autres et avec la nature.

Ce qui varie d'une personne à l'autre est la prévalence de chaque valeur. D'après des enquêtes menées auprès de dizaines de milliers de personnes dans le monde, **les valeurs comme le soin et l'équité sont généralement plus importantes pour les personnes de gauche/libérales, tandis que les personnes plus conservatrices ont tendance à privilégier les valeurs de sainteté, de loyauté et d'autorité**. Les récentes campagnes mondiales de réduction des plastiques à usage unique ont réussi à rassembler différentes générations et catégories de revenus en faisant appel à des porte-parole de confiance pour délivrer le message et en invoquant des valeurs communes face à la destruction d'environnements vierges, faisant écho aux valeurs de dégradation et de pureté.

Valeurs Humaines Fondamentales : Shalom Schwartz[4] a également exploré ce concept de valeurs communes dans ses travaux. Il a étudié ce qui motive les gens dans 82 pays et a identifié **dix valeurs que l'on retrouve avec une constance étonnante dans toutes les cultures.** Le think tank britannique Common Cause Foundation s'y intéresse de près dans ses travaux sur les valeurs. Il explique que l'on n'agit pas toujours selon les valeurs que l'on considère comme importantes, devant faire des compromis entre différentes valeurs parfois contradictoires. Par exemple, certaines personnes peuvent voter pour un parti politique qui ne reflète pas vraiment leurs valeurs, par loyauté[5]. Les attitudes culturelles ou sociétales

VALEURS HUMAINES FONDAMENTALES



La théorie des valeurs humaines fondamentales développée par Schwartz identifie dix valeurs humaines universelles, chacune se distinguant par des motivations ou des objectifs sous-jacents parlant aux personnes de toutes les cultures. Par exemple, les valeurs d'auto-transcendance que sont la bienveillance et l'universalisme sont associées à des comportements en faveur de l'environnement. Une valeur particulière peut entrer en conflit avec certaines valeurs tout en s'alignant avec d'autres.

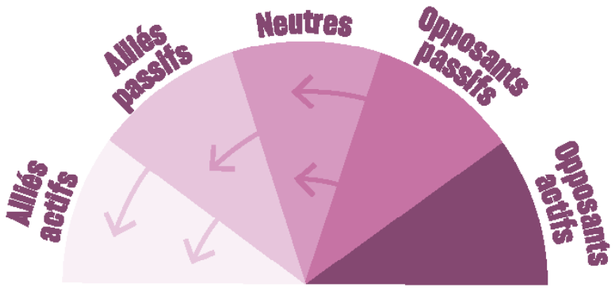
Source : Schwartz (1992): Universals in the Content and Structure of Values.

ajoutent également à la complexité de la cohérence entre actions et valeurs. Le manque d'infrastructures de transport public peut ainsi pousser une personne à continuer d'utiliser sa voiture tout en sachant que cela pollue.

En plus d'appréhender nos valeurs communes, il peut être utile de saisir le concept de « **sens commun** » tel que décrit par Antonio Gramsci, à savoir la façon dont toute culture dominante s'accorde sur une compréhension commune de ce qui est bon, mauvais et normal[6]. C'est ce qu'il appelle **l'hégémonie culturelle**. Le point de vue dominant promu pendant des décennies par le secteur de l'aviation (« prendre l'avion est quelque chose de positif, normal et bénéfique pour toutes et tous ») s'apparente à une hégémonie culturelle. Nos nouveaux narratifs visent à faire bouger les lignes. Partout dans le monde, la pandémie nous a donné à voir comment le « sens commun », et donc les hégémonies culturelles, peuvent parfois changer très rapidement. Cette période a par exemple vu le télétravail passer du statut d'activité minoritaire, voire non professionnelle, à celui de pratique dominante et tout à fait acceptable. Nous pouvons faire de même avec l'avion, dont l'utilisation doit devenir rare et limitée aux situations n'offrant aucune autre option viable.

Le travail de Chris Rose, stratège britannique chevronné en matière de campagnes, et son guide pratique[7] soulignant l'importance de se mettre à la place du public sont de précieuses ressources pour choisir comment faire campagne sur cette question. Pour réussir, il estime qu'une campagne doit séduire une partie suffisante de la population pour faire pencher la balance du côté du nouveau « sens commun » (voir ci-dessus). Cela peut impliquer de se concentrer sur un aspect particulier d'une question offrant un terrain d'entente suffisant à un large éventail de personnes.

ÉVENTAIL DES ALLIÉS



En général, ce n'est pas en dominant leurs opposants que les mouvements gagnent. C'est bien plutôt en faisant grandir leur propre base de soutien et en mobilisant des personnes qui ont jusqu'ici été neutres à leur cause. Le concept de l'éventail des alliés aide les militants à identifer leurs partisans actifs, à réfléchir à comment les partisans passifs peuvent être mobilisés, de quoi le soutien des opposants est composé et comment il peut éventuellement être affaibli.

Source : Beautiful Trouble: Spectrum of Allies. bit.ly/BT_SpectrumOfAllies

Il suggère de ne pas perdre son temps et ses forces à tenter de convaincre des adversaires irréductibles. Concernant l'avion, il sera important de déterminer quelle partie, même infime, de l'ensemble du problème est la pierre de touche pour la plupart des gens. Ce peut être le narratif « Atterrir en douceur », qui repose sur la prise de conscience croissante face au changement climatique et à l'impératif de préserver un environnement vierge, mais s'intéresse également à l'avenir des industries existantes et de leurs employé·es.

Plusieurs de nos nouveaux narratifs dessinent un avenir positif où le bien-être et l'épanouissement humain sont primordiaux, comme « Profiter pleinement du voyage », « Atterrir en douceur » et « Destination commune ». Les réflexions du chercheur américain Tim Kasser sont utiles pour comprendre l'importance de s'intéresser au côté plus immatériel de la vie, comme les relations et la créativité. Il a étudié la manière dont **le matérialisme et le consumérisme** nuisent au **bien-être et à l'épanouissement humain**[8]. Selon lui, ces derniers sont difficiles à réaliser face au battage publicitaire et médiatique quotidien. C'est pourquoi, bien que l'action individuelle soit utile, les changements à plus grande échelle doivent également être soutenus par des politiques et une règlementation efficace. Common Cause Foundation mène également des travaux sur ces valeurs insaisissables mais intrinsèquement gratifiantes[9], citant notamment la communauté, l'amitié et l'amour pour sa famille ou encore la créativité comme des « valeurs intrinsèques », et l'image publique, le pouvoir et la façon dont nous sommes perçu·es dans le monde comme des « valeurs extrinsèques ». Nos nouveaux narratifs font appel à ces valeurs intrinsèques en s'appuyant sur les idées d'équité, de collaboration et d'action pour le bien commun. Ils suivent ainsi l'approche de la **communication transformative**, avec des messages et des campagnes promouvant les valeurs positives de compassion chez les gens et dans la société tout en poursuivant efficacement des objectifs concrets.

CHANGEMENT DE COMPORTEMENT OU DE SYSTÈME ? ON A BESOIN DES DEUX !

Souvent, les changements de comportement individuel et les changements systémiques et politiques sont présentés comme des voies distinctes vers la durabilité. De nombreuses campagnes s'appuient principalement sur une voie ou sur l'autre, mais la recherche montre que les deux approches se soutiennent l'une l'autre.[10] Les gens ont tendance à changer leurs comportements lorsque les autres autour d'eux changent les leurs. Cela est particulièrement vrai de la famille et des amis. Le comportement de personnes influentes (célébrités, politiciens) peut également avoir une grande influence sur ce que nous considérons comme souhaitable ou négatif.

La recherche montre que les gens trouvent les «communicant·es sur le changement climatique» plus crédibles lorsque leur empreinte carbone est plus petite.[11] Les actions individuelles peuvent renforcer ou au contraire saper les messages politiques. Il suffit de penser à un·e politicien·ne effectuant un vol en jet privé pour se rendre à une conférence sur le climat et prononçant un grand discours sur la façon dont nous devons réduire nos émissions et sur le fait que chacun doit faire sa part. Peu de choses sont moins appréciées que l'hypocrisie.[12]

Les changements de comportement de pionniers peuvent déclencher des effets d'entraînement. C'est le fondement de la stratégie de Résistance Climatique. Une fois qu'une masse critique est atteinte, ce qui est considéré comme normal et souhaitable commence à changer, créant ainsi la base pour l'acceptation du changement institutionnel et politique. En ce sens, on pourrait aussi parler de « **changement culturel** ».

La modification des structures institutionnelles et des politiques qui les sous-tendent peut à son tour faciliter les changements individuels. Passer d'un vol à un train de nuit, par exemple, n'est possible que lorsque de telles alternatives sont disponibles. Tout cela est clair : le changement de comportement et le changement de système ne sont pas à opposer - ils ne peuvent pas être séparés et nous avons besoin des deux.[13]

Le choix souvent posé entre le changement individuel et le changement systémique est une fausse opposition.



COMMENT APPLIQUER CE QUE VOUS SAVEZ SUR LA REFONDATION DE L'AVIATION

Cette section traite de l'utilisation des nouveaux narratifs sur l'aviation dans le cadre de la crise climatique pour faire la différence avec vos campagnes. Il s'agit d'identifier les nouveaux narratifs qui vous conviennent le mieux et de trouver de bonnes histoires, adaptées à votre contexte et qui intéressent votre public. Mais aussi d'exploiter au mieux les opportunités médiatiques, de comprendre quand et où utiliser les nouveaux narratifs de manière probante et de renforcer les capacités pour que l'ensemble du réseau puisse partager efficacement les compétences et les enseignements tirés. Faire appel aux valeurs intrinsèques évoquées plus haut peut également être utile. Common Cause Foundation propose d'excellents exemples détaillés sur la manière d'analyser vos communications pour vérifier si elles sont fondées sur des valeurs intrinsèques.[14]

Les militant·es expérimenté·es trouveront peut-être que cette section est basique, mais il est toujours utile de revenir aux fondamentaux et de vous assurer que vous n'avez pas des œillères et que vous n'êtes pas arrivé·e dans une impasse. Cela vous donne l'occasion d'explorer de nouvelles idées créatives et d'en discuter avec d'autres membres du réseau. Les nouvelles personnes apportent souvent des idées intéressantes. Faites preuve d'ouverture et prenez du recul pour réexaminer avec un œil nouveau votre campagne et votre approche de la communication.

PAS À PAS : COMMENT INTERVENIR EFFICACEMENT

Identifiez vos objectifs et votre stratégie. Soyez clair sur ce que vous voulez réaliser afin de vous assurer que votre stratégie et votre plan de communication permettent d'atteindre vos objectifs. Déterminez qui vous comptez cibler, votre échéancier et ce que vous voulez atteindre. Cela vous donne un point de comparaison pour suivre vos progrès. Si possible, essayez d'indiquer des chiffres réels, même si vous partez d'une simple estimation. La feuille de route de MobLab, page de droite, vous permet de vous assurer que vous avez précisé tous les éléments essentiels à une campagne efficace, de la vision et de la stratégie à la narration et aux indicateurs à suivre.

Vision

Quelle est la vision long-terme qui soutient les objectifs de cette campagne ?

Qu'est-ce qui doit changer ?

A partir du problème que nous avons identifié et qui contribue à la situation actuelle, qu'est-ce qui doit changer ?

Quelle est l'histoire ?

Quels sont les éléments clés du nouveau narratif que nous voulons créer ?

Buts

Quel est le but spécifique de ce projet ?

Objectifs

Que devons-nous faire pour y arriver?

Les feuilles de route comme celle-ci de MobLab permettent de vous assurer que vous avez précisé tous les éléments essentiels d'une campagne pour qu'elle soit efficace, de la vision et de la stratégie à la narration et aux indicateurs à suivre.

Source : Mobilisation Lab: bit.ly/ML_CampaignCanvas

REGARDER LES RÉUSSITES ET LES ÉCHECS DU PASSÉ - ET APPRENDRE D'EUX

Passez en revue les communications de l'année écoulée ou des deux dernières campagnes, puis demandez-vous ce qui a marché et ce qui n'a pas marché, et dans chaque cas, pourquoi :

- **Quels objectifs avez-vous fixés et les avez-vous atteints ?**
- **Avez-vous atteint vos publics cibles et dans quelle mesure votre message était-il cohérent et efficace ?**
- **Les messages et les illustrations de vos campagnes étaient-ils suffisamment diversifiés et inclusifs ?**
- **Les images utilisées étaient-elles percutantes ? Comment pourriez-vous les améliorer ?**
- **Quels étaient le niveau de détail et la sincérité de votre suivi ? Les résultats ont-ils été conformes aux attentes ou décevants et, le cas échéant, savez-vous pourquoi ?**

PRÉPAREZ UNE STRATÉGIE DE CAMPAGNE EN UTILISANT LES NOUVEAUX NARRATIFS

Déterminez quels publics cibler pour atteindre vos objectifs et fixez votre calendrier. Examinez les nouveaux narratifs et déterminez ceux qui vous sont les plus utiles, compte tenu de vos objectifs et publics cibles. Le fait de choisir vos nouveaux narratifs vous aidera à créer des messages et des contenus percutants et mobilisateurs. Identifiez clairement la cible de votre campagne (contre quoi ou qui vous vous dressez) pour bien orienter les communications et les actions et identifier les partenaires et allié·es potentiel·les. Outre vos objectifs principaux, vous pouvez ajouter en cours de route des objectifs plus modestes et inclure des « résultats » spécifiques, souvent plus faciles à quantifier, qui vous aideront à mesurer votre efficacité. Si possible, essayez d'indiquer des chiffres réels, même si vous partez d'une simple estimation. Votre objectif peut être de stopper l'expansion d'un aéroport local et votre résultat de lobbying peut être de rallier 5 membres du conseil municipal à votre cause. Votre objectif d'organisation peut être de doubler votre base militante locale pour atteindre 100 membres et d'organiser des manifestations mensuelles à chaque réunion du conseil.

PRÉPAREZ VOTRE PLAN DE COMMUNICATION :

Comment vous allez informer les gens de votre travail et les convaincre de vous aider à atteindre votre objectif.

La création de stratégies de communication efficaces dépend grandement du public ciblé et du contexte de ces interventions. Même s'il est nécessaire d'adapter les stratégies de communication, certains principes généraux de bonnes pratiques transcendent les contextes, les publics et les objectifs. Voici quelques conseils pour vous aider à rédiger votre propre plan de communication :

- **Privilégiez un langage simple et compréhensible** pour vous adresser directement à votre public et évitez le jargon technique sur l'urgence climatique, le secteur de l'aviation ou des thèmes plus vastes comme l'économie ou la finance. Utilisez un vocabulaire et des métaphores de tous les jours, ancrés dans le vécu des gens et soulignant la gravité du problème. Par exemple, « prétendre que le secteur de l'aviation est bon pour l'économie, c'est comme dire que la dynamite est bonne pour un barbecue ! »

- **Utilisez des formules qui correspondent à la vision du monde, aux valeurs et aux objectifs que vous souhaitez véhiculer et renforcer.** Parlez des bonnes choses en des termes positifs et des mauvaises choses en des termes négatifs (par exemple, « objectifs climatiques forts » plutôt que « objectifs climatiques difficiles »).

- **Essayez de faire naître les bonnes images dans l'esprit des gens avec votre cadrage.** Par exemple, au lieu de parler de « voyage en avion », dites « trafic aérien » ; « voyage » fait penser aux plages, à la mer et aux cocktails, tandis que « trafic » évoque plutôt les embouteillages et le bruit des avions.

- **Soyez précis. Évitez d'exagérer pour faire de l'effet ; la vérité est déjà bien assez grave.** Nous sommes en pleine extinction de masse. Beaucoup ont vraiment du mal avec les chiffres, alors limitez autant que possible les statistiques et simplifiez-les au maximum. Lorsque vous présentez des données, faites preuve de concision, assurez-vous que les sources sont fiables et référencées et complétez-les si possible de graphiques.

- **Maintenez un certain sentiment de proximité** en utilisant des exemples de ce qui se passe actuellement et autour de votre public pour que vos propos restent ancrés dans le présent et dans votre expérience ou votre contexte local. Évitez autant que possible de parler de 2030 et 2050 (concernant par exemple les objectifs climatiques).

- **Gardez une attitude positive en évoquant les possibilités et les avantages de la réalisation de votre objectif.** Présentez-les de manière concrète, qu'il s'agisse d'un air plus respirable, de routes moins encombrées et de meilleures nuits de sommeil, ou encore du plaisir de voyager plus lentement et de rencontrer des gens dans leur propre culture. Évitez le catastrophisme qui suscite la peur et paralyse l'action.

- **Les personnes chargées de l'organisation peuvent aussi souligner la joie et le sentiment d'appartenance pouvant naître d'une action constructive et collective.** Décrivez ce qu'il y a à gagner en s'attaquant aux excès de l'aviation et expliquez comment agir.

- **Apportez des notes d'humour et de créativité.** Même si certaines occasions ne s'y prêtent pas, les métaphores décalées, les dessins animés, les mèmes, les détournements de publicités pour l'aviation, les actions et les vidéos drôles sont souvent efficaces.

- **Faites appel aux valeurs partagées par les gens** et expliquez pourquoi ils devraient s'en préoccuper, comment cela les touche et comment ils peuvent agir. Élément essentiel de l'arc narratif, il s'agit de faire appel aux valeurs et aux sentiments qui sont chers aux gens pour les rallier à vous.

- **Racontez des histoires.** Trouvez des histoires qui parlent au public le plus large possible et qui s'inscrivent dans les nouveaux narratifs sur lesquels vous avez choisi de vous concentrer. Utilisez des métaphores et des comparaisons pour rendre le sujet vivant.

- **Utilisez des images. Elles sont puissantes (voir l'Encadré, page 87) pour véhiculer des messages et faire appel aux émotions.** Que vous souhaitiez attiser la colère de votre public face à des injustices, dénoncer la destruction causée par le trafic aérien ou susciter l'espoir en laissant entrevoir des alternatives et une meilleure mobilité, les images sont essentielles.

- **Évitez autant que possible les cadrages de l'opposition.** Le recours à ses éléments de langage, comme des formules du type « vols neutres en carbone » ou « décarbonation de l'aviation », pourrait légitimer implicitement les systèmes de compensation et les solutions purement technologiques, malgré leur nature problématique. Mettez en avant votre point de vue et votre cadrage et affirmez votre position selon vos propres termes, pas les leurs. Bien entendu, il n'est pas toujours possible d'éviter certains termes sous-optimaux. Par exemple, lorsqu'il s'agit de les critiquer. Dans ce cas, assurez-vous de contextualiser correctement.

- **Ne vous laissez pas entraîner dans des discussions détaillées qui pourraient renforcer l'influence négative des courants économiques dominants.** Gardez-vous par exemple de parler des « coûts réels de l'avion », car ils sont incalculables et impossibles à monétiser. Dans certains cas, comme le niveau d'instruction des enfants, le fait de monétiser les coûts peut créer un fossé avec les éléments plus humains de votre stratégie de communication, liés au vécu. De plus, de petits désaccords ou des erreurs dans le calcul des coûts exposent vos interventions de communication au risque d'attaques et de déviation de votre narratif.

- **Gardez un ton ouvert et discursif qui encourage l'entente sur des valeurs communes.** Sermonner et malmener les gens ne fera que les détourner de votre cause.

- **Adressez-vous aux gens comme à des citoyen·nes responsables et capables d'agir plutôt que comme à un groupe passif.** N'oubliez pas que toutes ces personnes sont aussi des employé·es, des parents, des ami·es et des voisin·es, bref : des êtres humains.

TROUVEZ DES PORTE-PAROLE ET DES ALLIÉ·ES

Une communication réussie a besoin d'une voix authen-

Une activiste du réseau Stay Grounded donne une interview déguisée en pingouin. © Stefan Müller



tique qui raconte une histoire compréhensible et crédible. Votre équipe sait-elle ce qu'elle représente et ce qu'elle cherche à accomplir ? Si vous leur demandez de l'écrire, ses membres répondront-ils tous la même chose ? Un elevator pitch (ou pitch éclair) est l'exercice auquel vous vous prêteriez si vous étiez dans un ascenseur avec une personne influente et que vous n'aviez que peu de temps pour faire passer votre message. Quel est le vôtre ? Quelle est la meilleure personne pour le porter ? Pour une communication réussie, les personnes au contact du public et des médias doivent s'exprimer clairement, avec confiance et de manière captivante.

Le Réseau des multiplicateurs et multiplicatrices de Rester sur Terre (Stay Grounded) offre aux militant·es un espace où partager connaissances, ressources, expériences et savoir-faire. C'est aussi un espace idéal pour tirer le meilleur parti des voix puissantes disposées à co-créer ou à collaborer en tant qu'alliées sur certains projets, où qu'elles se trouvent. Le fait de relayer les témoignages d'autres personnes renforcera votre propre travail de campagne, et il est important de pouvoir compter sur les voix d'autres régions et pays affectés pour véhiculer le caractère mondial de ce travail. Trouver des porte-parole fort·es et en faire profiter le réseau est l'un des moyens les plus importants pour renforcer la collaboration afin d'amplifier vos messages. Par exemple, la lutte contre l'expansion de l'aéroport de Bristol au Royaume-Uni a non seulement été une collaboration réussie entre des groupes environnementaux locaux, mais a également mobilisé des personnes au Canada, le site appartenant à un fonds de pension d'enseignant·es canadien·nes. Lorsque vous travaillez avec des personnes d'autres pays et d'autres cultures, il est important de respecter leur culture et d'éviter les approximations géographiques. Ne parlez pas du Sud comme s'il s'agissait d'une région homogène. Précisez plutôt le pays et l'impact climatique auxquels vous faites référence.

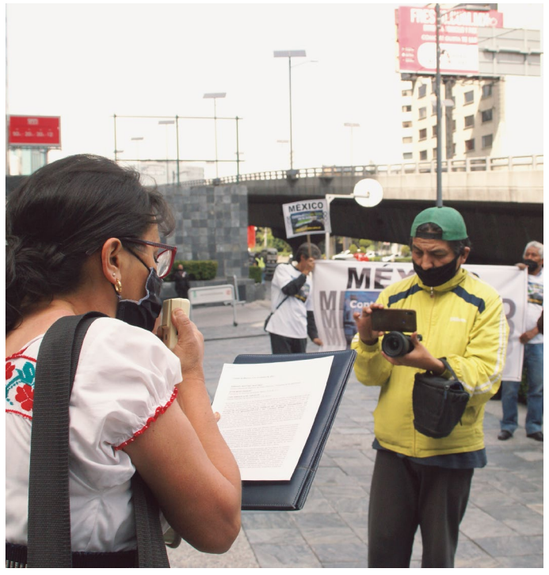
Il est vraiment important que les porte-parole soient à l'aise face aux caméras et aux micros, mais aussi devant une foule. Cela s'apprend, mais on trouve aussi des personnes naturellement douées pour cela à tous les niveaux d'une organisation. Gardez l'esprit ouvert et essayez différent·es porte-parole dans diverses situations. Réfléchissez à qui sont vos publics cibles et qui ils sont susceptibles d'écouter. Les porte-parole ne doivent pas nécessairement leur ressembler ou avoir le même profil, mais cela vaut vraiment la peine de mettre à l'essai différentes personnes avec différents publics pour voir qui fait le mieux passer les messages.

Qui est le mieux placé pour porter les nouveaux narratifs ? Les personnalités très en vue peuvent attirer un large public, mais elles peuvent aussi être appréciées ou détestées par différents groupes. Cherchez des histoires dans votre région qui illustrent chacun des nouveaux narratifs, ainsi que des porte-parole prêt·es à parler des problèmes de leur point de vue. Par exemple, si vous militez contre un nouvel aéroport, il pourrait être efficace de faire appel à une personne vivant à proximité et qui en subirait la pollution pour utiliser le narratif « En l'air et contre tous » afin de cibler le comportement injuste de la compagnie aérienne, ainsi qu'à un·e économiste pour contrer les arguments sur les impacts financiers en utilisant le narratif « L'avion vert, c'est à terre » sur la nécessité de financer de véritables alternatives. Vous pouvez vous appuyer sur des données concrètes, des infographies et des entretiens avec des représentant·es de votre organisation, mais les « vraies » personnes, qui ne sont pas perçues comme travaillant pour un groupe de campagne, trouveront un écho plus fort chez le public. Le Réseau des multiplicateurs et multiplicatrices de Rester sur Terre (Stay Grounded) vous permettra de relier différentes régions pour illustrer comment les actions menées à un endroit peuvent affecter les gens ailleurs. Trouvez des témoignages positifs sur le changement, comme des entreprises ou des organisations locales qui ne prennent plus l'avion, pour faire des émules avec les narratifs « Profiter pleinement du voyage » et « Atterrir en douceur », en proposant de nouveaux modèles de comportement et de nouvelles politiques pour un avenir durable.

RENFORCER LES CAPACITÉS EN INTERNE ET VIA ALLIÉS

Il s'agit à la fois d'augmenter le nombre de personnes actives et de sympathisant·es, et d'élargir le spectre des compétences apportées par chacun·e. Un audit régulier peut vous aider à identifier vos atouts, mais aussi les compétences clé qui vous manquent. Même les praticien·nes chevronné·es ont tout intérêt à continuer de renforcer et d'actualiser leurs connaissances. Vous constaterez peut-être que vous devez étoffer l'équipe, former les membres existants à de nouvelles méthodes ou rechercher des outils spécifiques. Apprenez à connaître les autres membres de votre réseau et découvrez qui est le ou la meilleur·e dans son domaine. Peu de groupes de campagne ont le luxe de recruter des profils idéaux, alors faites preuve de transparence sur ce que vous savez faire et les domaines où vous avez besoin d'aide.

Avant et pendant la COP26 à Glasgow, la **Coalition COP26** a démontré l'efficacité de la co-création et de la collaboration en parvenant à rassembler des centaines d'organisations travaillant sur les questions climatiques, notamment des ONG intervenant dans le domaine de l'environnement et du développement, des syndicats, des militant·es des luttes locales, des groupes religieux, des groupes de jeunes, des réseaux d'aide aux migrant·es et de justice raciale. Cela leur a donné les moyens d'organiser des événements de plus grande ampleur, de mettre en commun les retombées médiatiques et d'attirer des délégué·es présent·es aux événements officiels qui auraient sinon été dispersé·es et obligé·es de choisir entre les causes à soutenir. Il peut être efficace et bon pour le moral de collaborer non seulement au sein du réseau, mais aussi au niveau local avec d'autres groupes de campagne dont les activités ne se recoupent peut-être pas totalement avec les vôtres, mais qui peuvent s'aligner sur



Manifestation de solidarité à Mexico, avec les coordinateurs des organisations indigènes de la vallée. © CPOOEM



La conférence sur la décroissance du secteur aérien, en 2019 à Barcelone, a permis de rassembler des militant·es de toute l'Europe. © Christine Tyler

une campagne donnée. Les syndicats et autres groupes de travailleurs et travailleuses (en particulier dans le secteur de l'aviation) qui ne participent peut-être pas officiellement à vos campagnes peuvent apporter une contribution précieuse et souhaiter soutenir, commenter ou prendre part à certaines activités. Construire et entretenir ces relations est un volet essentiel du travail de campagne pour une transition juste. Telle est l'approche employée sur le terrain pour le narratif « Atterrir en douceur ».

Il est intéressant d'étudier les méthodes du mouvement pour le climat **Extinction Rebellion** (XR), car elles s'affranchissent de la prise de décision centralisée. XR s'appuie au contraire sur un ensemble de principes simples dans le cadre desquels les militant·es peuvent s'organiser et sur une volonté d'apprendre et d'évoluer pour s'épanouir. Malgré l'énorme succès du mouvement, son mode d'intervention, l'action directe, a aussi été critiqué comme non inclusif et franchement dangereux pour les militant·es non blanc·hes en raison des violences policières. Il peut donc être utile d'organiser diverses formations antiracistes pour sensibiliser votre équipe aux dynamiques socioculturelles au sein du mouvement. La formation antiraciste ne changera pas les comportements du jour au lendemain, mais peut favoriser l'intégration de perspectives différentes dans les pratiques de travail et la prise en compte systématique des expériences des autres.

Dans de nombreux pays, notamment en Europe, le mouvement pour le climat a atteint un nouveau niveau de mobilisation grâce à des mouvements comme « **Fridays For Future** ». La mise en réseau avec des sections nationales ou des groupes locaux d'organisations environnementales existantes peut vous aider à atteindre des militant·es engagé·es pour le climat, par exemple en vue de coordonner des journées d'action décentralisées. Le **mouvement des assemblées citoyennes** peut également être un bon collaborateur en permettant des discussions de fond sur l'impact de l'aviation, dans un environnement calme et bien informé. Organisés dans les règles de l'art par des praticien·nes qualifié·es avec un vaste panel représentatif de participant·es, ces événements peuvent être coûteux. Mais ils sont généralement considérés comme équitables et permettent souvent d'impliquer une plus grande partie de la communauté.

Recherchez de bons programmes de formation ou des ateliers adaptés à votre budget. Il existe des options gratuites ou peu coûteuses. Demandez conseil à d'autres ONG et sollicitez l'aide gratuite d'un·e professionnel·le local·e via des plateformes d'informations professionnelles comme LinkedIn. Les universités locales peuvent offrir une place gratuite dans un cours adapté et certaines chaînes de télévision ou radios locales proposent des formations aux médias. Toutes veulent du contenu de qualité gratuit, or c'est précisément ce que vous leur offrez. Vos propres réseaux sociaux ou newsletters peuvent être un bon endroit pour mobiliser des ressources et/ou des bénévoles qualifié·es auprès de personnes qui sont déjà de votre côté. De nombreuses ONG ont développé des boîtes à outils pour le travail de campagne et de communication, à l'image d'Earth Defenders[15] qui encourage les militant·es à partager des outils et des idées et à échanger sur ce qui fonctionne via une plateforme interactive. D'autres, comme Project Inside Out[16], proposent des ateliers pour améliorer vos compétences d'après des données factuelles sur ce qui fonc-

tionne. Le réseau NEON propose également une boîte à outils[17] et d'autres ressources de formation utilisables gratuitement dans des domaines tels que l'organisation et les porte-parole.

SOYEZ DANS LES MÉDIAS

Les médias ne sont plus un canal d'information et de divertissement distinct, mais sont devenus omniprésents dans notre vie quotidienne, notamment avec les téléphones portables et les réseaux sociaux. L'immense éventail des moyens permettant de diffuser des messages comprend désormais :

- **les sites Web des organisations ;**
- **les organes de presse locaux, régionaux, nationaux et internationaux traditionnels ;**
- **les réseaux sociaux (Facebook, Twitter, Instagram, blogs, etc.) ;**
- **la publicité payante (Google AdWords, publicités dans la presse papier ou bannières en ligne) ;**
- **les communications directes (infolettre, mail) ;**
- **les événements publics (en présentiel et en ligne) ;**
- **les communiqués de presse aux services d'actualités ;**
- **les visuels en ligne ou in situ (panneaux d'affichage) ;**
- **les interviews à la radio ou à la télévision ;**
- **les vidéos ou les vlogs sur Youtube, Vimeo, TikTok ;**
- **les publications : rapports, notes, brochures, cartes (sur support physique et en ligne au format PDF).**

Certaines de ces activités peuvent être autoproduites et diffusées à vos contacts ou par des partenaires et sympathisant·es. Mais **si vous voulez que des tiers relaient le contenu de votre campagne dans les médias, vous devez réfléchir à un moyen de le rendre digne d'une couverture médiatique**. Des recherches, enquêtes ou sondages récents révèlent des chiffres marquants ? Une personne suffisamment célèbre pour faire les gros titres est impliquée ? Vous avez mené une action provocatrice ou digne d'intérêt ? Il suffit rarement d'avoir un point de vue ou une opinion à exprimer.



Toucher le bon public signifie également aller dans de nouveaux endroits.
© System Change, not Climate Change!

VOICI QUELQUES CONSEILS POUR TRAVAILLER AVEC SUCCÈS AVEC LES MÉDIAS :

- **Pensez comme un·e journaliste ; mettez-vous à sa place et demandez-vous quel article de son journal il faudrait écarter pour le remplacer par votre histoire ? Apportez-vous un fait nouveau, faites-vous une révélation inédite ou prévoyez-vous une action à une date importante susceptible d'attirer l'attention ?**

- **Aidez-les à relayer ce que vous faites : instaurez un rapport de confiance avec eux et essayez de leur donner ce dont ils ont besoin. Si vous pouvez fournir des informations, des citations, des séquences vidéo et des images dans des formats et des durées répondant à leurs impératifs, ils seront plus susceptibles de les utiliser.**

- **Utilisez des aide-mémoire pour les porte-parole afin de garantir la cohérence du message ; assurez-vous que chacun·e peut se reporter à quelques citations percutantes et à votre message clé.**

- **Demandez à une célébrité ou à un influenceur qui soutient votre cause de vous aider pour un événement ou une action spécifique.**

- **Privilégiez la qualité à la quantité.**

- **Si vous n'arrivez pas à joindre les journalistes en ligne, appelez-les. C'est le seul moyen de vous assurer que vous avez leur attention, surtout si le temps presse.**

- **Outre les plateformes médiatiques grand public, il en existe des alternatives plus faciles d'accès que vous pouvez renforcer par votre soutien ; chaque thématique a ses médias spécialisés.**

- **Vous pouvez toujours refuser un entretien ou demander à être rappelé·e pour une citation, afin d'avoir le temps de réfléchir au message. Ne vous laissez pas forcer à parler d'un sujet que vous ne maîtrisez pas ou qui sort du cadre de votre campagne.**

L'utilisation des nouveaux narratifs implique d'adopter un nouveau langage. La section suivante suggère quelques termes, expressions et mots-clés utiles pour nos nouveaux narratifs et met en garde contre ceux à éviter. Il s'agit de suggestions, et non de prescriptions. Il est toujours délicat de dicter l'usage de la langue, les circonstances pouvant varier du tout au tout. Dans certains contextes, comme les clips d'actualité courts, employer l'expression la plus courante est souvent la meilleure solution. Nous avons essayé de justifier nos choix, mais il vous appartiendra de décider quelles formulations vous sont utiles selon le lieu, la situation et l'opportunité médiatique. Osez prendre des initiatives et expérimenter dans les différents espaces où vous vous trouvez.

PASSEZ À L'ACTION

Les **actions de campagne** ne se limitent pas à une simple séance de photos et à la publication d'informations le jour même pour plaire à votre base existante. Elles doivent **s'inscrire dans une stratégie de campagne planifiée** qui contribue à élargir l'attrait, à étoffer vos réseaux, à amplifier vos messages, à atteindre de nouveaux publics et à instaurer le dialogue sur la réduction du trafic aérien (ou d'autres questions) dans des endroits inattendus. Faire évoluer les normes passe par l'inclusion de nouvelles personnes dans votre sphère d'influence.

Respectez les nouveaux narratifs, mais suivez votre propre plan de campagne. Trouvez vos propres histoires et donnez-leur vie grâce à des porte-parole à qui l'on peut s'identifier et à des métaphores colorées. Par exemple, si vous luttez contre l'expansion des aéroports, travaillez avec les populations locales pour porter leurs témoignages de pollution et de dommages causés aux maisons et aux familles en utilisant le narratif « Destination commune » ; exhortez les compagnies aériennes à ne pas évoluer « En l'air et contre tous » en montrant, graphiques à l'appui, ce que l'argent versé au secteur de l'aviation permettrait de faire localement s'il était dépensé au profit de tout le monde ; utilisez le narratif « L'avion vert, c'est à terre » pour parler de la réduction du trafic aérien et de la création de meilleurs systèmes de mobilité ; montrez des exemples réels d'une vie meilleure sans expansion des aéroports ; et mobilisez des sympathisant·es célèbres dès le début pour faire des émules.

Le timing peut être déterminant : il est beaucoup plus difficile de susciter l'intérêt pour votre sujet si un événement majeur accapare les médias ailleurs. Vous pourrez parfois faire le lien entre votre travail et le sujet brûlant du jour en commentant dans les médias locaux, en utilisant les hashtags en vogue et en postant des commentaires sur les blogs et les réseaux sociaux. Sinon, préparez des campagnes sans lien particulier avec l'actualité pouvant être lancées un jour calme avec des titres percutants et des photos marquantes. Identifiez les dates importantes qui se prêtent à utiliser les nouveaux narratifs : délibérations des autorités locales, nouvelles publications, actions ou événements du calendrier partagé, etc. Par exemple, déterminez à quelle période de l'année le trafic aérien est le plus chargé dans votre région et planifiez un travail sur la façon de mieux voyager. Trouvez des personnes qui voyagent en train ou en bus et relayez leurs témoignages avec de courtes vidéos, des blogs et des images.

TESTEZ, TESTEZ ET TESTEZ ENCORE

Ne vous fiez pas aux personnes à l'intérieur de l'organisation pour savoir si le message est bon ; elles sont dans la même bulle et seront probablement d'accord avec vous. Demandez plutôt à des personnes extérieures, bienveillantes, de juger votre travail. Sollicitez des personnes représentatives de votre public cible.

Vous pouvez aller à la rencontre de personnes de votre quartier dans la rue, de manière organisée. Privilégiez les questions ouvertes (appelant une réponse autre que « oui » ou « non ») pour recueillir des informations. Faites appel aux personnes de votre équipe ou de votre réseau de soutien qui sont à l'aise pour échanger avec le public de manière non conflictuelle.

Les réseaux sociaux peuvent être utiles pour tester les messages. Les publicités Facebook, par exemple, permettent un ciblage par centre d'intérêt ou mot-clé, outre les critères démographiques habituels. Les forums et les groupes sont également de bons moyens de tester les réponses, et parfois de trouver des sympathisant·es. Recherchez de grands groupes dynamiques où votre message suscitera de l'intérêt dans chacun des nouveaux domaines narratifs. Par exemple, il existe des groupes Facebook pour la justice sociale, des groupes pour les transports durables, des groupes environnementaux et des groupes de campagne sur des questions locales susceptibles de s'aligner sur votre travail. Vous pouvez essayer différents posts avec chacun des nouveaux narratifs pour voir lequel reçoit le meilleur accueil par chaque groupe. Comprennent-ils ce que vous dites ? Ont-ils lu ou regardé jusqu'à la fin ? Ont-ils partagé votre travail ou en ont-ils parlé à d'autres ? Se souviennent-ils de quelque chose par la suite ? Adaptez-vous alors en conséquence. Ne soyez pas blessé·e ou déçu·e (même si cela est bien humain) : ne gardez que ce qui fonctionne et passez à la suite.

Utilisez les logiciels d'analyse disponibles (Google Analytics pour les sites Web, Facebook/Instagram Insights pour les posts sur ces plateformes) pour suivre les visites, les impressions et les niveaux d'engagement de vos messages. Les sondages en ligne sont également un bon moyen d'obtenir un retour sur les communications, de savoir qui écoute et ce qu'entend le public. Ils peuvent être réalisés auprès de votre liste de diffusion si vous avez une newsletter, ou lors d'événements en ligne si vous en organisez. Les questions seront simples et les réponses instantanées.

Affinez votre message et adaptez le langage, les images, le ton et le style d'après les retours recueillis. La théorie est utile pour orienter votre travail, mais ce n'est qu'en essayant que vous saurez vraiment ce qui fonctionne avec un public donné.

EXPRESSIONS ET MOTS CONTRIBUANT À RENFORCER VOTRE MESSAGE :

FORMULATION CONVENTIONNELLE	MESSAGE PLUS PERCUTANT	POURQUOI
Voyage en avion	Trafic aérien	Rappelle la misère du trafic ; évoque des images d'embouteillages dans le ciel et rappelle les moteurs bruyants.
Carburant d'aviation ; carburant pour avions	Carburants polluants ; carburants sales	Rappelle les impacts des carburants fossiles et la nécessité de s'en affranchir.
Émissions de l'aviation	Pollution (climatique) ; fumées toxiques ; gaz sales	Fait le lien avec l'impact sur les personnes et la nature ; montre que les émissions ont d'autres effets néfastes que le simple réchauffement.
Expansion/croissance de l'aviation	Plus de pistes, plus de trafic aérien et plus de pollution	Souligne et clarifie l'impact sur les personnes, les moyens de subsistance et la nature.
Vols neutres en carbone	Greenwashing de l'aviation	Montre qu'il n'existe pas de « vol respectueux du climat » ; met en évidence les fausses promesses du secteur.
Effets futurs du changement climatique	Réalité de la crise climatique actuelle ; dérèglement climatique imminent ; pertes et dommages qui ont lieu en ce moment même	Des échéances plus courtes font ressortir les impacts et rendent la crise climatique tangible.
Miles	Système de récompense pour la destruction du climat ; système pyramidal pour les pollueurs	Rappelle que ces programmes encouragent les dommages.
Voyage à petit budget Compagnies aériennes low-cost	Voyage à coût externalisé ; bon marché pour vous, coûteux pour la planète	Rappelle les pertes et dommages réels causés par l'aviation et la destruction du climat ; des vols bon marché signifient que quelqu'un d'autre en paie le prix.
Grand voyageur	Voyageur frivole, voyageur excessif	Retire le côté glamour, le qualifie de néfaste.
Tous ceux et toutes celles qui prennent l'avion	La minorité des personnes qui prennent l'avion	Rappelle au public que seule une petite minorité prend l'avion.
Carburants alternatifs Carburant d'aviation durable (SAF, pour Sustainable Aviation Fuel)	Substituts de carburant d'aviation ; Carburants d'aviation rares (SAF, pour Scarce Aviation Fuels) ; agrocarburants, carburant cultivé à la place des aliments	Supprime le cadrage positif du terme « alternatif » et montre que les substituts du kérosène ne sont pas durables ; souligne que les agrocarburants concurrencent la production alimentaire.
Démocratisation de l'avion	Expansion du secteur motivée par le profit	Souligne le véritable moteur de sa croissance
Décarboner l'aviation	Réduire le trafic aérien	La décarbonation par la technologie ne sera pas possible avant des décennies ; parlons plutôt de ce qui est réaliste.
Tourisme	Tourisme de masse	La dépendance au tourisme est une forme non durable de « développement ».
Changement climatique	Crise climatique ; chaos climatique (imminent) ; destruction des écosystèmes	« Changement » est un cadrage positif pour un problème majeur.
Vols en jet privé ; week-ends de shopping en avion ; voyages dans l'espace ; etc.	Vols à la con, vols frivoles	Vous pouvez qualifier les vols que vous trouvez injustes, frivoles et inutiles de « vols à la con » et les différencier des vols légitimes.
Renoncer à prendre l'avion	Voyager en prenant son temps ; voyager mieux ; voyager à terre ; voyage responsable ; voyage respectueux du climat	Montre les aspects positifs ou ce que l'on peut gagner à ne pas prendre l'avion.

COMMENT TIRER LE MEILLEUR PARTI DES IMAGES

On n'insistera jamais assez sur l'importance des visuels. L'idéal est d'utiliser vos propres photos, films et infographies afin d'en garder le contrôle. Mais ce n'est pas toujours possible, surtout dans l'urgence. Utilisez alors des sites en open source Creative Commons[18] pour trouver des images accrocheuses. Ayez toujours les autorisations et assurez-vous que citations et crédits[19] sont corrects. Il existe également de nombreux sites payants : cela vaut parfois la peine de payer pour avoir une excellente image, et il faut bien aussi que les photographes gagnent leur vie. Cependant, il n'est pas rare que des bénévoles puissent fournir des supports de grande qualité, à condition que vous leur donniez des instructions claires et que vous vous engagiez à les créditer clairement.

N'oubliez pas que l'image doit être percutante, pas seulement exacte. Autrement dit, une image du site concerné mais qui est difficile à lire ou mal éclairée n'est pas aussi efficace qu'une image d'un site similaire (correctement légendée) qui est marquante et attire l'attention. Les images marquent davantage que les mots et sont maintenant d'autant plus importantes que de nombreux publics consultent les informations sur des appareils plus petits. Ils ne verront pas les détails d'une image, mais seront attirés par son impact graphique.

Exemples d'images qui fonctionnent : une photo de manifestation avec une foule en arrière-plan et une ou plusieurs personnes clairement reconnaissables pour symboliser à la fois les émotions et un large soutien. Mais attention à ne pas utiliser trop d'images de "militant·es typiques" car elles peuvent aussi rebuter beaucoup de monde.[20] Au lieu de cela, montrez les impacts (géographiquement proches) de la crise climatique et les solutions positives.

Si vous résistez à un projet, prenez une image du site en cours de destruction, ou une photo de la nature intacte ou d'une communauté condamnée au nom du projet.

Évitez les images d'avions dans le ciel, car ce sont celles qu'utilise le secteur. Si votre intervention porte sur l'avenir de la mobilité et des transports, privilégiez les images de cet avenir : trains, tramways, bus, options permettant de voyager en prenant son temps ou autres formes de mobilité de masse. Si l'utilisation d'images d'avions est inévitable, assurez-vous qu'ils soient cloués au sol ou que leur nez pointe vers la gauche et/ou vers le bas. Les images d'avions en prise d'altitude sont très couramment utilisées pour symboliser le progrès et l'espoir. Nous devons contester cela et éviter de le renforcer visuellement. Dans les cultures occidentales, « haut » est associé au positif et « bas » au négatif ; et à cause du sens de lecture, nous percevons la gauche comme la direction du "passé" et la droite comme celle du « futur ».[21]

Veillez particulièrement à ce que le texte des graphiques soit lisible. Vous pouvez tester sur votre propre téléphone. En choisissant couleur et police, pensez aux personnes atteintes de troubles de la lecture. Les infographies jouent un rôle essentiel, cela mérite un petit investissement. Une infographie puissante perdure et se partage facilement. Assurez-vous que les sources bénéficient d'une large confiance et sont clairement indiquées, car elles donnent de la crédibilité.

Des activistes forment une ligne rouge contre la croissance du trafic aérien à l'aéroport de Vienne.





SOURCES

Quote page 72: Center for Community Change (2017): Messaging This Moment: A Handbook for Progressive Communicators.
[1] Daniel Kahneman (2013) : Système 1 / Système 2 : Les deux vitesses de la pensée
[2] Center for Story-Based Strategy : storybasedstrategy.org
[3] Haidt (2012): The Righteous Mind: Why Good People are Divided by Politics and Religion. moralfoundations.org
[4] Schwartz (2012) : An Overview of the Schwartz Theory of Basic Values. Online Readings in Psychology and Culture.
[5] Common Cause Foundation (2010) : Common Cause : The Case for Working with our Cultural Value.
[6] Boyd & Mitchell (2012) : Beautiful Trouble: A Toolbox For Revolution.
[7] Campaign Strategy : campaignstrategy.org
[8] Annual Reviews (2015) : Materialistic Values and Goals
[9] Common Cause Foundation https://commoncausefoundation.org/
[10] Westlake (2019) : Climate change: yes, your individual action does make a difference. bit.ly/WestlBeSy
[11] Attari et al. (2019) : Climate change communicators' carbon footprints affect their audience's policy support
[12] Jordan et al. (2017) : Why Do We Hate Hypocrites? Evidence for a Theory of False Signaling.
[13] Steinberger (2018) : Actions Against Climate Breakdown (Part 3: I is for Individual). bit.ly/SteinbIndiv
[14] Common Cause Foundation (2015) : Common Cause Communication: A Toolkit for Charities, p. 68.
[15] earthdefenderstoolkit.com/toolkit
[16] projectinsideout.net/tools
[17] neweconomyorganisers.org/resources
[18] wordpress.org/openverse
[19] Creative Commons : How to give attribution.
[20] Climate Visuals: climatevisuals.org/evidence
[21] Chae & Hoegg (2013) : The Future Looks "Right": Effects of the Horizontal Location of Advertising Images on Product Attitude. bit.ly/FutureRight

OBSERVATIONS FINALES

Nous avons atteint notre destination finale. Ce train, pardon, ce guide s'arrête ici. C'est en revanche le début de notre voyage de recadrage. Nous avons expliqué pourquoi le cadre de pensée autour de l'aviation doit être repensé et pourquoi le moment est venu de le faire. Nous avons fixé un cap pour savoir où ce chemin pourrait nous mener. Nous avons expliqué comment vous pouvez appliquer concrètement toutes ces idées à travers les réseaux dont vous faites partie. Vous disposez maintenant des outils nécessaires pour entreprendre votre propre voyage, au cours duquel vous remettrez en question les narratifs dominants, travaillerez aux côtés de militant·es partageant les mêmes idées et jetterez en quelque sorte les bases d'un meilleur système de mobilité et d'une nouvelle économie. L'heure du changement a sonné. Le train du recadrage est à quai et les sièges se remplissent. Les gens discutent et rient, le champ des possibles est immense. Alors que nous quittons la gare et prenons de la vitesse, le paysage qui défile laisse apercevoir différents futurs possibles et des mondes alternatifs qui ne demandent qu'à être inventés. Les autres voyageurs et voyageuses voient aussi ces futurs alternatifs. Vous avez peut-être des destinations finales différentes, mais vous allez toutes et tous dans la même direction. Le vrai travail n'a pas encore commencé, mais vous avez les outils pour faire naître ces nouveaux mondes, ces futurs séduisants.

RESSOURCES ET LECTURES COMPLÉMENTAIRES

Ce guide ne couvre qu'une petite partie spécifique de la communication pour le changement social et la justice climatique. Consultez les sites Web suivants pour plus de ressources sur la façon de réussir une communication percutante, des campagnes efficaces, un cadrage visionnaire et plus encore.

Beautiful Trouble : **beautifultrouble.org/**
Center for Story-based Strategy : **storybasedstrategy.org/**
Climate Visuals : **climatevisuals.org**
Digital Charity Lab : **digitalcharitylab.org/**
Earth Defenders Toolkit : **earthdefenderstoolkit.com/**
Framing Climate Justice : **framingclimatejustice.org**
MobLab : **mobilisationlab.org/**
NEON – New Economy Organisers Network : **neweconomyorganisers.org/**
New Economics Foundation : **neweconomics.org/**
PIRC. Public Interest Research Centre : **publicinterest.org.uk/**
Project Inside Out : **projectinsideout.net/**
Rapid Transition Alliance : **rapidtransition.org/**
Seeds for Change : **seedsforchange.org.uk/**
The Commons. Social Change Library : **commonslibrary.org/**
Training for Change : **trainingforchange.org/**
350.org – Resources : **350.org/resources/**

REMERCIEMENTS

Nous sommes reconnaissants du travail de tou·tes les militant·es, organisateurs et organisatrices de mouvements, auteur·es, chercheurs et chercheuses, et de la multitude de personnes dont le travail a directement ou indirectement servi de base à ce document.
Notre plus sincère gratitude va aux nombreux membres et partenaires du réseau Rester sur Terre (Stay Grouned), ainsi qu'à nos collègues de l'équipe des militants de Rester sur Terre et aux membres du conseil consultatif "Turtles" qui ont pris le temps de fournir des commentaires précieux sur les premières ébauches de ce guide. Un grand merci également à ceux qui ont rédigé les histoires qui accompagnent les nouveaux récits du chapitre 4, à savoir Jonas Asal de Robin Wood, Inés Franceschelli & Ángel Tuninetti de Heñói, Pablo Muñoz Nieto de Ecologistas en Acción et Sandeep Shinde de la Karad Airport Expansion Opposing Task Force.

Ce guide n'aurait pas été possible sans la contribution, les commentaires et le soutien incroyables de chacune de ces personnes et de bien d'autres de notre communauté à travers le monde. **Merci.**

Ce guide a été rédigé en anglais, par Stay Grounded et le New Weather Institute.

Coordination : **Samie Blasingame**
Rédaction : **Manuel Grebenjak**
Ecrit par : **Manuel Grebenjak, Samie Blasingame, Andrew Simms, Freddie Daley, Nicky Saunter**
Traduction, adaptation et relecture : **eXceLingua, Jean-Baptiste Dusson, Eric Lombard**
Illustrations : **Monika Pufflerová**
Mise en page : **Monika Pufflerová, Katharina Lutzky, Alexander Neubauer**

Print: **Druckerei Robitschek, Vienna, Austria**
Printed on 100 percent FSC certified recycled paper.

Publication : **Mai 2022**

Nous sommes heureux de recevoir des dons pour ce guide.
Vous pouvez commander des exemplaires imprimés à l'adresse suivante : office@kollektiv-periskop.org
(Veuillez noter que Stay Grounded ne peut pas couvrir les frais d'expédition).

Visitez la version en ligne et téléchargez le PDF :
rester-sur-terre/destination-commune/

Cette publication a été traduite dans d'autres langues :
Allemand : Robin Wood
Espagnol : Ecologistas en Acción

Ce matériel (à l'exception des images indiquées par ©) est sous licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 4.0 International (CC BY-NC-SA 4.0). Pour l'accord de licence, voir https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode.fr, ainsi qu'un résumé non substituable : https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.fr

Publié par :
Stay Grounded / Kollektiv Periskop
c/o GLOBAL 2000
Neustiftgasse 36
1070 Vienna, Austria

Contact : **rester-sur-terre@stay-grounded.org**
contact@resistanceclimatique.org

Compte bancaire pour les dons :
Periskop – Kollektiv
IBAN : **AT49 1420 0200 1098 0039**
BIC : **EASYATW1**
Banque : **Easy Bank**
Objet : **Donation Stay Grounded**
Pour les dons provenant de l'extérieur de l'Europe, voir :
stay-grounded.org/donate

Le travail de Stay Grounded et la publication de ce guide ont été rendus possibles par le généreux soutien financier de :



Destination commune : un guide pour repenser le système aérien, lui assurer un atterrissage en douceur et poser les jalons d'une économie équitable.

Depuis des décennies, le secteur aérien dépense des milliards pour se présenter sous un jour favorable. Il est facile de tomber dans le piège d'une discussion sur l'avenir du secteur en des termes biaisés en sa faveur.

Le présent guide entend sortir de ce piège et propose une boîte à outils pour présenter le voyage aérien sous son vrai visage : inégalités d'accès, destruction des moyens de subsistance par l'expansion des aéroports et les programmes de compensation, greenwashing d'un secteur en difficulté qui s'accroche au statu quo. Il démontre l'intérêt d'une mobilité plus équitable et respectueuse.

Un monde meilleur est possible, il existe des alternatives : au transport aérien, aux modes de vie non durables et au système économique défaillant.

STAY GROUNDED

RESTER SUR TERRE