

A l'attention de M. le Préfet d'Ile de France,
Le 29/11/2019,

Demande d'abandon du projet d'extension de l'aéroport de Roissy (Terminal 4)

Monsieur le Préfet,

Par la lettre ouverte que nous, associations signataires, vous avons transmise le 9 octobre dernier à destination de Monsieur le Président de la République, nous affirmons que la décision du projet de terminal 4 ne doit pas appartenir au groupe ADP, mais à l'Etat français. Par ses conséquences climatiques mondiales, c'est en effet une décision éminemment politique qui engage l'avenir de nos concitoyens, des citoyens du monde entier et des générations futures.

Du fait de l'absence de débat public, nous n'avons pu débattre des multiples raisons qui nous amènent à nous opposer à la construction du terminal 4. Mais si une seule doit être retenue, parce qu'elle renvoie aux engagements mêmes de l'Etat, c'est bien celle du climat.

Monsieur le Président déclarait en septembre au sommet climat à l'ONU : « *Si collectivement nous ne sommes pas responsables, transparents et nous n'acceptons pas la **cohérence** entre nos actes et nos mots, entre nos agendas commerciaux et climatiques, nous n'y arriverons jamais, jamais. Ça prendra quelques années, mais il faut le commencer maintenant* ».

Martelée dans les discours publics, inscrite dans nos engagements internationaux, nationaux et régionaux, la **cohérence climatique** devrait condamner définitivement le projet de terminal 4, dont la construction se traduirait inévitablement par une hausse des émissions de gaz à effet de serre comme le démontre le document ci-joint. L'issue d'une telle incohérence est connue. Elle se traduira tôt ou tard par une sanction juridique ou économique.

La justice climatique est une réalité de plus en plus tangible, à l'heure où des décisions de justice interdisent des projets d'extension aéroportuaires au nom du climat, à l'heure où la France vient d'être condamnée par la Cour de justice de l'Union européenne parce qu'elle dépasse, depuis sept ans, les normes européennes concernant les émissions de dioxyde d'azote. Quant à la sanction économique, celle-ci se matérialise désormais par le refus des fonds d'investir dans des "*stranded assets*", c'est-à-dire des actifs menacés de dépréciation massive de leur valeur boursière car liés aux énergies fossiles.

A l'État, nous demandons le courage d' « *agir en cohérence avec les ambitions* », comme l'y invite le Haut Conseil pour le Climat. Nous demandons au Président de la République et à la ministre de la Transition écologique et solidaire d'abandonner le projet d'extension de Roissy et de nous recevoir pour étudier ensemble des solutions de nature à assurer une plus grande cohérence entre la politique climatique et la politique des transports de la France.

Avec nos très respectueuses salutations,

Associations signataires : Collectif Non au T4, Advocnar, Stay Grounded, Réseau Action Climat, Notre affaire à tous, Amis de la Terre, Greenpeace, Fnaut, UFCNA, Alternatiba ANV-COP21 Paris, Youth for climate IDF, FNE IDF, Oui au train de nuit, MNLE, Alofa Tuvalu, TaCa Agir pour le climat.

Le terminal 4, un projet incompatible avec l'urgence climatique

Ce rapport évalue le véritable impact climatique du projet d'extension de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle. Il démontre son incompatibilité avec les engagements climatiques de la France et des collectivités territoriales concernées, en rappelant que la compensation carbone envisagée par le secteur aérien n'est pas une solution, et qu'une "aviation verte" restera hors d'atteinte pendant encore plusieurs décennies.

Il souligne aussi que la prise en compte des externalités climat, évaluées en donnant au carbone la valeur préconisée par la commission Quinet, rend caduque la justification économique du projet. Il rappelle que plusieurs projets d'extensions aéroportuaires en Europe sont actuellement remis en cause du fait de leur contradiction avec les politiques climatiques.

Enfin, ce rapport propose des solutions concrètes permettant de stabiliser, voire de réduire le trafic aérien, rendant inutiles les extensions aéroportuaires comme celle de Roissy Charles de Gaulle, et mettant la France en cohérence avec sa stratégie zéro carbone à l'horizon 2050.

Sommaire

1. Le terminal 4 entraînerait une forte augmentation des émissions de CO₂.
2. Les émissions de CO₂ additionnelles liées au T4 ne pourront pas être compensées.
3. L'impact climatique du T4 est incompatible avec les engagements climatiques de la France et des collectivités territoriales concernées.
4. La justification économique du projet n'est pas assurée si on tient compte des externalités, en particulier celle du CO₂.
5. Les extensions d'aéroports sont remises en cause partout en Europe pour des raisons climatiques.
6. Des solutions existent pour éviter l'augmentation du trafic aérien.

1. Le terminal 4 entraînerait une forte augmentation des émissions de CO₂

- Augmenter la capacité d'un aéroport, c'est permettre la multiplication des vols et accroître les émissions des avions. On ne peut donc se satisfaire du chiffrage des émissions de CO₂ annoncé par ADP pour le terminal 4, qui ne prend en compte que les émissions de gaz à effet de serre de l'aéroport et des phases de roulage, décollage et atterrissage des avions (cycle LTO).
- Si, comme le fait la DGAC, on prend en compte la moitié des trajets des avions au départ et à l'arrivée, l'accroissement de trafic lié au terminal 4 ajouterait 15 Mt d'équivalent CO₂ aux émissions annuelles de la France d'ici 2037. Or, pour atteindre l'objectif de neutralité carbone que s'est fixé le pays (80 Mt CO₂éq en 2050), la version provisoire du projet de stratégie nationale bas carbone indique qu'il ne faudra pas émettre plus de 230 Mt CO₂éq en 2037¹. A cette date, le trafic lié au terminal 4 représenterait donc à lui seul 7 % des émissions autorisées pour la France, et le trafic total de Roissy environ 20 %² !
- Ce chiffre de 15 Mt d'équivalent CO₂ est un minimum, car il ne prend pas en compte les émissions de CO₂ qui proviendraient de l'augmentation de la circulation routière pour accéder à l'aéroport, ni de celles liées à la fabrication de nouveaux avions. Il prend par contre en compte les vols internationaux, bien que ceux-ci n'entrent pas dans le périmètre de l'accord de Paris. En effet l'Etat ne peut se dédouaner de leurs émissions : qui d'autre en effet que lui peut veiller à la cohérence entre l'objectif mondial de neutralité carbone et les décisions nationales d'investissement ? C'est aussi l'avis du Haut conseil pour le climat, qui demande dans son premier rapport de « *rattacher les émissions liées aux transports aériens et maritimes internationaux dans l'objectif de neutralité carbone de la France* »³.

2. Les émissions de CO₂ additionnelles liées au T4 ne pourront pas être compensées

- Selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) l'efficacité énergétique et l'utilisation de carburants alternatifs ne parviendront pas à compenser les émissions de CO₂ liés à la croissance du trafic aérien sur les 25 ans à venir⁴.

¹ Synthèse du scénario de référence de la stratégie française pour l'énergie et le climat

Version provisoire du projet de stratégie nationale bas carbone (SNBC) et du projet de programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE). Direction Générale de l'Energie et du Climat, 15/03/2019, Tableau p 43

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Synth%C3%A8se%20provisoire%20des%20hypoth%C3%A8ses%20et%20r%C3%A9sultats%20pour%20les%20exercices%202018-2019.pdf>

Il faut noter qu'il serait possible, comme le démontre le scénario négaWatt, de réduire plus rapidement les émissions françaises, avec un point à 153 Mt CO₂éq en 2037. Dans cette hypothèse, le T4 représenterait alors 10% des émissions françaises et l'ensemble de l'aéroport 26 %.

https://negawatt.org/scenario/emissions_GES_gaz/negawatt

² Selon la Direction du Transport aérien, le trafic aérien de Roissy a été responsable de l'émission de 13,2 Mt CO₂ en 2018 (LTO + 1/2 CR + APU) pour 72,3 millions de passagers, 15,2 en prenant en compte la totalité du trajet pour les vols intérieurs. En 2037, on peut estimer qu'il sera responsable de l'émission de 21 Mt CO₂, dont 7 Mt attribuables aux 35-40 millions de passagers supplémentaires du T4. Nous avons tenu compte dans le calcul de la diminution des émissions par passager en supposant que le rythme d'amélioration de l'efficacité de 0.85 % par an constaté depuis 2010 se poursuivrait jusqu'en 2037. Pour tenir compte du forçage radiatif des traînées de condensation et des cirrus induits ainsi que des émissions de CO₂ liées à la production du kérosène, nous avons, comme le préconise l'Ademe, multiplié les émissions de CO₂ par 2,2, soit 15 Mt CO₂éq. pour le terminal 4 et 46 Mt pour l'ensemble de l'aéroport en 2037.

https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Emissions_gazeusesVF.pdf

³ Agir en cohérence avec les ambitions. Premier rapport annuel du Haut Conseil pour le climat (p. 25)

https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/hcc_rapport_annuel_2019.pdf

⁴ ICAO GLOBAL ENVIRONMENTAL TRENDS – PRESENT AND FUTURE AIRCRAFT NOISE AND EMISSIONS
https://www.icao.int/Meetings/A40/Documents/WP/wp_054_en.pdf

- Aujourd'hui, l'amélioration de l'efficacité énergétique des avions permettant de faire baisser les émissions de CO₂ ne dépasse pas 1 % par an selon l'Agence internationale de l'énergie⁵. Même dans son scénario le plus optimiste, l'OACI ne prévoit pas une amélioration de l'efficacité énergétique supérieure à 1,37 % par an. Cette dernière est donc loin de compenser l'augmentation du trafic aérien de 2,6 % par an prévue pour justifier le terminal 4.
- L'OACI estime que les carburants alternatifs - agrocarburants et carburants de synthèse - ne représenteront que 2,6% de la consommation du transport aérien international en 2025 (une estimation partagée par Mme la Ministre Elisabeth Borne⁶). L'ONG Transport et Environnement a calculé que couvrir avec des agrocarburants la totalité de la consommation des vols au niveau mondial en 2050 nécessiterait plus de 3,5 millions km² de terres arables, soit plus de 6 fois la superficie de la France et irait à l'encontre des efforts pour accroître les puits de carbone en augmentant la déforestation et la destruction de prairies - concluant que cette voie n'apporterait pas les réductions d'émissions de CO₂ attendues⁷.
- Aucun bond technologique de nature à réduire drastiquement les émissions des avions n'est à attendre à court ou moyen terme. La technologie la plus avancée, à savoir l'avion électrique, n'est encore qu'à l'étude. De plus, elle n'est envisagée que pour des déplacements régionaux vu le poids élevé des batteries. La compagnie aérienne Easyjet, associée à la startup américaine Wright Electric vise la mise en service commerciale en 2030 d'un avion électrique pour des vols de 500 km⁸. Airbus, associé à Siemens et Rolls-Royce, mise sur la propulsion hybride pour un avion de transport régional permettant de réaliser des vols sur 1000 km d'ici 2035⁹. Une échéance tardive, et qui ne règle pas le problème des vols moyen et long courriers qui représentent environ 90 % des émissions de CO₂ de Roissy.
- Pour absorber en partie la hausse annoncée des émissions de CO₂, le secteur de l'aviation prévoit d'utiliser la compensation carbone dans le cadre de l'accord CORSIA. Cette voie est une impasse car, selon des analyses de l'AIE (Agence internationale de l'énergie) s'appuyant sur des conclusions du GIEC¹⁰, l'objectif global de réduction des GES est tel qu'il impose de très fortes réductions directes dans tous les secteurs d'une part, et des mesures renforcées d'absorption et de stockage du CO₂ déjà émis, en particulier par les forêts, d'autre part. En d'autres termes, on ne peut pas transférer une réduction d'un secteur à un autre car on a besoin des deux pour atteindre l'objectif. De plus, il est désormais prouvé que le système de compensation carbone ne permet pas de garantir une réelle compensation des

⁵ Aviation - Tracking Clean Energy Progress, Agence internationale de l'énergie.
<https://www.iea.org/tcep/transport/aviation/>

⁶ Fiscalité, biocarburant... ce qu'il faut retenir des assises du transport aérien
https://www.challenges.fr/entreprise/transports/ce-qu-il-faut-retenir-des-assises-du-transport-aerien_646956

⁷ Roadmap to decarbonising European aviation, Transport et Environnement
<https://www.transportenvironment.org/publications/roadmap-decarbonising-european-aviation>

⁸ L'avion électrique d'EasyJet est prêt à décoller l'an prochain
<https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/lavion-electrique-deasyjet-est-pret-a-decoller-lan-prochain-143946>

⁹ Prendre l'avion : à quel coût ?, film de Kasper Verkaik, 2018

¹⁰ L'aviation et le changement climatique : rapide survol des enjeux.
<http://www.carbone4.com/laviation-changement-climatique-rapide-survol-enjeux/>

émissions : selon une enquête réalisée pour la Commission européenne, 85% des projets de compensation analysés avaient une faible probabilité de remplir les critères attendus en matière de réduction d'émissions¹¹.

- Sans compter que l'ensemble des mesures envisagées pour réduire ou compenser l'impact de l'aviation sur le climat ne concerne que les émissions de CO₂. Or le réchauffement climatique induit par les avions ne provient que pour moitié des émissions de CO₂, l'autre moitié étant imputable à d'autres facteurs (traînées de condensation, émissions de NOx...)¹².

3. L'impact climatique du T4 est incompatible avec les engagements climatiques de la France et des collectivités territoriales concernées

- Le Haut conseil pour le climat (HCC) l'affirme clairement dans son rapport : il est nécessaire d'*«assurer la compatibilité des lois et grands projets nationaux avec la stratégie nationale bas-carbone »*¹³.
- L'accord de Paris signé par la France vise la neutralité carbone en 2050, soit une division par au moins 6 de ses émissions. Cette ambition forte nécessite une contribution importante de tous les secteurs économiques. Or comme détaillé dans le paragraphe 1, loin de contribuer à la baisse des émissions du secteur aérien, la construction du terminal 4 induirait au contraire l'émission de 15 Mt d'équivalent CO₂ supplémentaires en prenant en compte les émissions liées aux vols internationaux. Le HCC dénonce en effet qu'aujourd'hui *« la stratégie nationale bas-carbone révisée ne couvre pas l'entière responsabilité de la France car les émissions liées aux transports aériens et maritimes internationaux et aux importations ne sont pas incluses »* et demande de *« rattacher les émissions liées aux transports aériens et maritimes internationaux dans l'objectif de neutralité carbone de la France »*.
- Dans sa stratégie énergie climat, la région Ile-de-France¹⁴ se donne l'objectif de devenir un territoire zéro carbone d'ici 2050, grâce notamment à la suppression des moteurs thermiques sur l'ensemble du territoire. Dans ce document, la région affirme vouloir *« réduire les émissions dans les plateformes aéroportuaires »* et souligne que *« l'énergie fossile utilisée pour le trafic aérien a [...] des conséquences néfastes avérées sur la santé (bruit et qualité de l'air) et le climat »*. L'augmentation des émissions de 15 Mt équivalent CO₂ liées au terminal 4, lorsque les vols internationaux sont pris en compte, est là encore incompatible avec l'objectif climatique de la région.

¹¹ *How additional is the Clean Development Mechanism ? : Analysis of the application of current tools and proposed alternatives*, Öko-Institut, 2016
https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/ets/docs/clean_dev_mechanism_en.pdf

¹² Rapport spécial du GIEC - *Aviation and the global atmosphere* - 1999.
<https://www.ipcc.ch/ipccreports/sres/aviation/index.php?idp=0>

¹³ *Agir en cohérence avec les ambitions. Premier rapport annuel du haut Conseil pour le climat* (p. 14)
https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/hcc_rapport_annuel_2019.pdf

¹⁴ STRATÉGIE ÉNERGIE-CLIMAT DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE
<http://regions-france.org/wp-content/uploads/2019/04/strat%C3%A9gie-NRJ-2018.pdf>

- Dans son cahier d'acteur remis lors de la concertation publique sur le terminal 4¹⁵, la Ville de Paris affirme son souhait de « *maintenir son attractivité tout en respectant l'engagement d'une neutralité Carbone en 2050* ». Elle souligne que, « *forte contributrice au bilan carbone de Paris et de sa région, [la plateforme aéroportuaire de Roissy CDG] devra dans les années à venir engager les mutations nécessaires à la transition écologique de notre modèle de développement* ». La Ville de Paris signale également « *qu'il paraît dangereux de parier sur des alternatives aux énergies fossiles telles que les agrocarburants, dont les cultures contribuent à la déforestation, pour espérer diminuer la pollution induite par l'augmentation de kérosène* ». Surtout ce cahier d'acteur dénonce le fait que dans son projet de terminal 4, « *ADP ne prend pas en compte la stratégie climat de la ville de Paris qui intègre dans son bilan carbone les voyages de ses habitants et des marchandises : ainsi, en 2014, le transport aérien (passagers + marchandises) génèrait chaque année 8.7 millions de tonnes de CO₂ sur les 25.6 millions de tonnes évaluées pour le territoire, une empreinte carbone loin devant les autres sources évaluées (alimentation, déplacements routiers, bâtiments...)* ». La ville de Paris exprime aussi son souhait « *d'une croissance raisonnable du tourisme* », à l'opposé d'un "surtourisme", conséquence d'une augmentation rapide du trafic aérien et des émissions de CO₂ qui lui sont corrélées.

4. La justification économique du projet n'est pas assurée si on tient compte des externalités, en particulier celle du CO₂

- Selon une étude commandée par la Commission européenne¹⁶, les externalités de l'aéroport de Roissy s'élèvent actuellement à 4 milliards € par an, dont 2,6 milliards pour l'impact climatique des avions. Cette étude se base sur un coût de 100 €/t CO₂eq.
- En utilisant, comme le recommande le HCC pour tout grand projet¹⁷, la "valeur de l'action pour le climat" (valeur tutélaire du carbone) issue de la commission Quinet 2¹⁸, soit 500 €/t CO₂eq en 2040, on peut évaluer les coûts externes liés au réchauffement climatique du T4 à 7,5 milliards €/an pour 15 Mt CO₂eq émis à cet horizon. Comment justifier ce projet face à un tel coût à venir ?
- Si ADP était encore un établissement public, il serait obligé de réaliser une évaluation socio-économique du terminal 4 en intégrant ces coûts externes. Certes, ADP n'est plus un établissement public, mais l'Etat étant actionnaire majoritaire, n'a-t-il pas la responsabilité de s'assurer que ce grand projet national respecte bien les critères qui s'imposent aux autres projets publics de cette envergure ?

¹⁵ Cahier d'acteur de la Ville de Paris, Concertation sur le projet de terminal 4
https://terminal4-cdg.groupeadp.fr/uploads/2019/05/CA-ADP-Ville_de_Paris_def-2.pdf

¹⁶ Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities
https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

¹⁷ Agir en cohérence avec les ambitions. Premier rapport annuel du Haut Conseil pour le climat (p. 47)
https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/hcc_rapport_annuel_2019.pdf

¹⁸ La valeur de l'action pour le climat. France Stratégie, 18 février 2019
 « La valeur de l'action pour le climat s'inscrit dans une stratégie publique de long terme exprimant une vision partagée de la lutte contre le changement climatique – en l'occurrence l'Accord de Paris de 2015 et le Plan Climat de 2017. »
<https://www.strategie.gouv.fr/publications/de-laction-climat>

5. Les extensions d'aéroports sont remises en cause partout en Europe pour des raisons climatiques.

- A Marseille, l'Autorité environnementale a jugé que ni le maître d'ouvrage ni l'Etat n'ont démontré la compatibilité du projet d'extension du Terminal 1¹⁹ avec l'engagement de la France d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 et obligé le maître d'ouvrage à refaire son étude d'impact. Elle s'étonne que « *le dossier juge inéluctable l'augmentation du trafic aérien et n'envisage pas d'alternative à ce modèle de croissance* »²⁰.
- En Angleterre, bien que le projet de 3e piste à Heathrow ait été approuvé officiellement, il est menacé par un recours en appel sur la base de son incohérence avec les objectifs climatiques du pays et la déclaration d'urgence climatique du parlement.
- En Autriche, le tribunal administratif fédéral a décidé en 2017 d'interdire la construction d'une troisième piste à l'aéroport de Vienne, affirmant que « *l'intérêt général de la protection contre les conséquences négatives du changement climatique est plus important que les avantages du projet en matière de développement régional et d'emploi.* »

6. Des solutions existent pour éviter l'augmentation du trafic aérien

- Le terminal 4 est justifié par l'augmentation du trafic aérien. Mais, comme démontré précédemment, cette augmentation est incompatible avec la politique climatique de la France, car une croissance neutre en carbone du transport aérien est impossible. D'autre part, l'urgence climatique implique que tous les secteurs contribuent sans attendre à la réduction des émissions, et il serait incompréhensible que le secteur aérien en soit exonéré, d'autant qu'une part importante de son activité répond à des besoins non essentiels comme le tourisme (49 % des passagers en France²¹).
- Réduire les émissions des avions implique donc, a minima, de stopper la croissance de la demande, voire de la réduire²², en stoppant les extensions aéroportuaires et en développant l'offre d'alternatives quand cela est possible, et non en ouvrant de nouvelles capacités aéroportuaires, véritables appels d'air favorisant la croissance du trafic aérien.
- La France commence tout juste à s'engager dans la voie de la réduction de la demande avec la mise en place d'une écotaxe sur les billets d'avion et son soutien à une taxe kérosène au niveau européen. L'effort doit être amplifié. Une étude de la Commission Européenne montre qu'une taxe sur le kérosène, même limitée à 0,33 €/l, réduirait de 10% les émissions de CO₂

¹⁹ Le terminal 1 de Marseille est prévu pour faire face à 8,6 millions de passagers supplémentaires à l'horizon 2045, à comparer aux 35 à 40 millions de passagers supplémentaires du T4 en 2037.

²⁰ Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'extension et la modernisation du terminal T1 de l'aéroport de Marseille Provence (13)

http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190724_-_extension_du_terminal_t1_marseille_provence_13_-_delibere_cle14dcf7.pdf

²¹ *Enquête nationale auprès des passagers aériens. Résultats annuels 2015-2016*, DGAC
https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/ENPA_2015_2016.pdf

²² « Les émissions de carbone ont dépassé les efforts d'atténuation limités du secteur, ce qui a entraîné une forte hausse des émissions. Les émissions de l'aviation pourraient être diminuées en réduisant la demande de transport aérien », Climate Chance 2019, *Observatoire mondial des actions non étatiques, Bilan de l'action climat par secteur*
(https://www.climate-chance.org/wp-content/uploads/2019/11/fr_c1_complet_def.pdf)

de l'aviation²³. Il conviendrait également de supprimer pour tous les aéroports français les réductions de taxes (ouvertures de lignes, augmentation de trafic, stationnement d'avion, ...) qui favorisent les effets d'aubaine et l'émergence d'une offre souvent non rentable.

- Par ailleurs, le développement du réseau TGV a déjà permis de concurrencer l'avion sur les courtes distances²⁴. Il est nécessaire d'aller plus loin en améliorant les liaisons sur des distances supérieures, grâce en particulier au train de nuit. Cette solution vertueuse, qui permet des déplacements jusqu'à 1500 km, utilise les infrastructures déjà existantes et peut ainsi être mise en oeuvre dans des délais relativement courts.
- Ces solutions conduisant à la réduction du trafic aérien vont dans le sens d'une prise de conscience que l'on observe dans toute l'Europe, où les citoyens réalisent que l'usage de l'avion aggrave l'urgence climatique et réduisent leurs déplacements aériens au profit du train. En Suisse, le volume du trafic sur les lignes de train internationales a augmenté de 10% au premier semestre 2019 et les trains de nuit ont enregistré 25% de passagers en plus²⁵. En Allemagne, le gouvernement encourage ce changement de comportement en baissant la TVA sur les billets de train et en augmentant fortement la taxe sur les billets d'avion²⁶.

Alors que nous voyons apparaître jusque dans notre pays les premières manifestations d'une grave crise climatique, la construction de nouvelles capacités aéroportuaires nous paraît relever d'une politique du passé incompatible avec les objectifs très exigeants que la crise nous impose. Nous demandons donc au Président de la République et à la ministre de la Transition écologique et solidaire d'abandonner le projet d'extension de Roissy et de nous recevoir pour étudier ensemble des solutions de nature à assurer une plus grande cohérence entre la politique climatique et la politique des transports de la France.

Associations signataires : Non au T4, Advocnar, Stay Grounded, Réseau Action Climat, Notre affaire à tous, Amis de la Terre, Greenpeace, Fnaut, UFCNA, Alternatiba ANV-COP21 Paris, Youth for climate IDF, FNE IDF, Oui au train de nuit, MNLE, Alofa Tuvalu, TaCa Agir pour le climat.

²³ Stéphane Mandard, *Climat : une étude de la Commission européenne propose de taxer le kérosène des avions*, Le Monde, 13 mai 2019
https://www.lemonde.fr/planete/article/2019/05/13/climat-une-etude-de-la-commission-europeenne-propose-de-taxer-le-kerosene-de-s-avions_5461201_3244.html

²⁴ Le TGV a déjà évité 20 millions de passagers aériens par an et pourrait en éviter 10 millions de plus. J. PAVAU, G. MATHIEU, "Les transferts de trafic possibles de l'avion vers le rail : le cas des aéroports de Paris", Revue Transports, n° 427, septembre-octobre 2004

²⁵ *La honte de prendre l'avion fait le jeu du chemin de fer*
https://www.20min.ch/ro/news/suisse/story/La-honte-de-prendre-l-avion-fait-le-jeu-du-chemin-de-fer-23075655?utm_term=Autofeed&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#Echobox=1571639300

²⁶ Ninon Renaud, *L'Allemagne va augmenter drastiquement sa taxe sur les billets d'avion*, Les Echos, 16 oct. 2019
<https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/lallemagne-va-augmenter-drastiquement-sa-taxe-sur-les-billets-davion-1140616>