

A.G. du 25 janvier 2020 de  
**NDDL Poursuivre Ensemble**

*Présentation par la Commission transport*

*Depuis l'AG du 9 mars 2019, la commission Transports s'est réunie en juin pour finaliser une contribution écrite sur **La pollution des transports** (consultable sur notre site), également pour préparer une animation à Zadenvies de juillet, et enfin pour rédiger un « cahier d'acteur » dans le cadre de la Concertation préalable sur Nantes-Atlantique.*

Le 6 juillet, à **Zadenvies**, dans la magnifique salle de l'Ambazada, nous avons d'abord interprété un petit sketch pour dramatiser la problématique des départs en vacances (comment voyager écoresponsable ?). Puis nous avons animé, en collaboration avec Alternatiba-Nantes, un quizz, puis un « débat mouvant » sur la même question. Les participants ont joué le jeu franchement et les échanges furent vifs et instructifs.

Le 30 juillet, notre « **cahier d'acteur** » pour la **Concertation préalable du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique** était enfin accepté et mis en ligne. En voici les grandes lignes :

Fidèles au principe « ni ici, ni ailleurs », nous y répétons que nous ne voulons ni un agrandissement, ni un transfert de Nantes-Atlantique car si l'aéroport est dangereux ici, pour le climat, pour la santé et la biodiversité, il le resterait aussi ailleurs.

À l'heure du « flygskam », le transport aérien est de plus en plus remis en question. Le « développement » n'est donc plus une obligation. Nantes-Atlantique peut aussi, pour le bien-être de ses riverains, décider rationnellement de réduire son trafic. N'est-ce pas l'option de la croissance « sans limites » préconisée par *Des Ailes pour l'Ouest* qui est irrationnelle dans le scénario catastrophe qu'elle induit ?

La métropole nantaise est malade de son attractivité. La croissance du transport aérien est trop importante et en accroît dangereusement les nuisances. En l'espace de 20 ans, la mortalité due à la pollution de l'air extérieur est passée de dix fois moins à plus de trois fois plus que celle due aux accidents de la route. L'aviation y prend sa part

avec ses émissions de dioxyde de carbone évidemment, mais aussi de particules, de monoxyde de carbone, d'oxydes d'azote et d'ozone. Et la pollution sonore abrège la vie des riverains.

Pour que Nantes-Atlantique soit le 1<sup>er</sup> aéroport vertueux et exemplaire, nous avons donc préconisé de :

**Taxer le kérosène** autant que les autres carburants.

**Réduire la vitesse des avions** pour réduire la consommation de carburants.

**Supprimer les vols intérieurs** et restaurer les trains de nuit.

**Déprivatiser NA** dans le cadre d'un service public vertueux, hors logique commerciale.

**Augmenter la taxe d'aéroport** afin de faire payer les pollueurs.

**Supprimer les vols de nuit** avec une amplitude plus grande que minuit-6 heures.

**Améliorer les navettes TGV de Nantes gare SNCF vers les aéroports parisiens.**

**Interdire à Nantes la publicité** pour l'aérien qui entretient notre dépendance au « bougisme ».

**Abolir les programmes de fidélité** de type Air Miles.

Certes, ce point de vue n'était pas représentatif de la majorité des participants à la Consultation. Il n'empêche qu'un nombre significatif allaient dans le sens d'une réduction du trafic et de mise en cohérence avec les discours environnementalistes officiels.

Le dossier n'est pas clos et les discours évoluent depuis l'époque du projet de NDDL.

Pour parler maintenant d'actualité, plus exactement de l'agrandissement de Roissy, nos amis d'Alternatiba Paris nous ont fait part des discussions du 6 décembre 2019 avec les préfets d'Ile de France. Ils font partie du **Collectif Non au Terminal 4 de Roissy**, avec 17 autres associations. Je les cite : « La discussion s'est axée exclusivement autour de la question climatique. Nous avons observé trois failles majeures dans l'argumentaire :  
1- La DGAC pinaille sur nos estimations sur les émissions de GES au dixième près mais reconnaît bien les impacts identifiés par le Réseau Action Climat.  
2- Le seul argument mis en avant pour justifier un tel impact est la CORSIA, le programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale. Un programme qui met donc en avant la reforestation (fausse

solution) et l'utilisation de biocarburants parmi lesquels inévitablement l'huile de palme.

3- L'argument principal de Air France reste la création d'emplois, le préfet d'Ile-de-France les a lui-même recadrés en les exhortant à traiter le sujet de la réunion : l'impact climatique. Sur la question climat, Air France s'appuie aussi sur Corsia. »

Ainsi, seul l'aspect climatique est retenu par le gouvernement, comme si maintenant, grâce au dispositif CORSIA, le capitalisme pouvait digérer la contestation écologique et envisager à la fois une petite taxe carbone symbolique et surtout de juteux profits dans le commerce des crédits carbone et des *agrocarburants* pour entretenir le mythe d'une « aviation durable » et continuer comme si de rien était la pollution de la planète...

Le « greenwashing » est en action mais le marché des droits à polluer n'empêche pas la pollution.

Même avec un président « champion de la terre », nous continuons légitimement à nous poser des questions.

Comment être vertueux en matière de transports ?

Fustiger l'« écologie punitive » aujourd'hui, n'est-ce pas punir les générations futures ?

Faut-il rationner les carburants, seul moyen égalitaire pour limiter leurs nuisances ?

Est-ce à l'État et à ses experts d'imposer des mesures d'urgence ?

Avons-nous encore notre mot à dire ?