

Un coronavirus et des transports

Communication de la commission Transport de NDDL Poursuivre ensemble

*« Pourquoi sommes-nous malades
des oiseaux sauvages et des chauves-souris ?
– Nous sommes malades des animaux volants
parce que nous sommes malades
d’être devenus des animaux volants »*
Frédéric Keck, anthropologue,
dans *Le 1* n° 291 (8 avril 2020)

*Confinée, la commission transport s’est réunie virtuellement et, suite
aux échanges de courriels, communique :*

Les paradoxes d’une pandémie

Le nombre de morts sur les routes françaises a baissé de 40% en mars 2020 [1], à tel point que dès le 2 avril, la MAIF proposait de rembourser à ses sociétaires 100 millions d’euros d’économies faites grâce à la « baisse significative des accidents de la route », à moins qu’ils ne les affectent à des associations humanitaires.

De son côté, un chercheur de Stanford University a calculé que, pour la période de janvier-février 2020, l’épidémie du Covid 19 aura sauvé vingt fois plus de vies en Chine qu’elle n’en aura supprimées. Selon Marshall Burke, la baisse de la pollution industrielle et des transports (principalement dioxyde d’azote et monoxyde de carbone) a sauvé la vie de 4.000 enfants de moins de 5 ans et de 73.000 personnes âgées. [2]

Les médias n’ont pas l’habitude de faire du chiffre sur les vies épargnées, par définition difficiles à discerner. Ils préfèrent tétaniser la population. Financés par la publicité, les médias font surtout en sorte que leur public ne comprenne pas que la surconsommation est dangereuse ni que le bonheur est dans la sobriété. Alors, ils dramatisent en exploitant la détresse et les chagrins légitimes de ceux qui perdent des proches... sans faire remarquer que, pour la plupart, il s’agit de personnes âgées mortes prématurément [3]. Et pour les médias, le chômage est une fatalité due à l’épidémie et non aux lois du marché.

Ainsi, paradoxalement, du fait de la réduction de la pollution due à une activité économique réduite (avec notamment une importante baisse de consommation de pétrole), l’épidémie est globalement bonne pour la santé des gens, pour le climat et pour la biodiversité, à en juger par la réapparition des animaux dans les villes.

Nous serions cependant bien plus heureux si cette décroissance du train de vie correspondait à une simplicité volontaire, choisie et négociée, plutôt qu’une décroissance forcée, accompagnée d’un confinement brutal, mal préparé et vécu comme une privation de liberté pour les moins favorisés – par exemple ceux qui n’ont pas de jardin.

Comme le souligne La Cagette des Terres, tout comme l’état d’urgence anti-terroriste a fini par s’insinuer dans le droit commun, l’état d’urgence sanitaire sera un alibi pour la généralisation de la surveillance policière, des ghettoïisations populaires et du télétravail. « La “distanciation sociale” devient chaque jour davantage la norme,

réduisant amours et amitiés à des liens virtuels sur internet... Comme à son habitude, le gouvernement pointe des boucs émissaires pour mieux dissimuler sa responsabilité. [...] Mais après un an de grève dans le secteur de la santé, chacun sait ce que la catastrophe en cours doit à la destruction de l'Hôpital public depuis des décennies et aux choix des gestionnaires qui ont supprimé des lits et liquidé les stocks de masques et de tests pour des raisons bassement économiques. S'il est encore trop tôt pour établir le rôle exact du pangolin dans cette histoire, **le rôle crucial des élites économiques dans la pandémie est, lui, bel et bien avéré. Elles ont répandu mondialement le virus en sautant d'un avion et d'un continent à l'autre comme d'autres prennent le tramway.** » [4]

Le rôle avéré de l'aviation dans la pandémie

En février 2020, le trafic aérien a diminué de 4,3 %. Puis, les aéroports ont quasiment fermé les uns après les autres. Le trafic de Nantes-Atlantique (qui a principalement des liaisons avec l'Espagne et l'Italie) s'est réduit à partir du confinement mais maintenait un Nantes-Madrid quotidien [5]. Finalement l'aéroport nantais a suspendu tout vol commercial le lundi 30 mars. Ce ne sont pas les riverains qui s'en plaignent...

Mais le mal était fait, le virus était arrivé directement des pays déjà contaminés (l'Italie 11 jours avant la France, l'Espagne 5). Parallèlement, les vols entre la Métropole et l'Outremer ne sont arrêtés que le 23 mars. La France a exporté le virus vers l'Afrique qui était épargnée jusque-là. La classe politique africaine (Rose-Marie Compaoré, vice-présidente du parlement burkinabé est la première victime du coronavirus le 19 mars), usagère des liaisons aériennes, contamine alors le continent.

Ainsi et plus généralement, il faut souligner le « **rôle crucial des avions dans la propagation rapide et mondiale du coronavirus** », pour reprendre la formule d'André Noël dans un article sur le site québécois ricochet.media publié le 12 mars 2020 [6] et qui fait l'écho des dernières recherches sur le sujet. « Les réseaux globaux du trafic aérien jouent un rôle clé dans l'importation globale de maladies infectieuses émergentes », note Madhav Marathe (25 février 2020, Biocomplexity Institute & Initiative, Université de Virginie). Un propos à rapprocher aussi de l'article coécrit par Alain Barrat, directeur de recherche au CNRS et intitulé *Le rôle des réseaux de transport aérien dans la prédiction et la prédictabilité des épidémies globales* (Proceedings of the National Academy of Sciences, 2006). André Noël cite Alain Barrat pour qui les épidémies se propageaient autrefois plus lentement. Avec les avions, les flux et la rapidité sont maintenant beaucoup plus grandes. Les épidémies, comme celles du SRAS ou du coronavirus, « se diffusent le long du réseau aérien, [ce qui] change complètement les dynamiques. »



Les liaisons aériennes (source : IATA, 2014) sont en corrélation avec la propagation du Coronavirus

M. Marathe et ses collègues signalent d'ailleurs que le coronavirus s'est rapidement **répandu hors de Chine en suivant le réseau aérien**. Ce sont très majoritairement les personnes aisées qui voyagent en avion. L'étude de M. Marathe note que plusieurs pays sévèrement affectés par la Covid-19 sont des pays développés. Mais André Noël dénonce surtout dans son article l'Organisation de l'aviation civile internationale, une agence de l'ONU qui sert de lobby à l'industrie aérienne. On mesure en effet l'irresponsabilité et la malhonnêteté de **l'OACI qui a fait pression sur les gouvernements pour les empêcher d'imposer des « mesures sanitaires supplémentaires susceptibles d'entraver de manière importante le trafic [aérien] international »** dans une déclaration du 4 février 2020, soit trois semaines après les premiers cas d'infections par les voyageurs revenant de Chine. On se souvient des Français rapatriés de Wuhan et débarquant à Roissy tout étonnés de n'être ni contrôlés, ni mis en quarantaine. Il faut attendre le 9 mars pour que le conseil de l'OACI rectifie le tir en affirmant « la nécessité urgente de réduire le risque pour la santé publique que constitue la propagation de la Covid-19 par le transport aérien ». Mais le mal était déjà fait.

Que faire ?

Le président de la République a invité ses compatriotes le 12 mars à « tirer les leçons du moment que nous traversons, interroger le modèle de développement dans lequel s'est engagé notre monde depuis des décennies et qui dévoile ses failles au grand jour ». Il suggérait alors que la santé et l'alimentation « doivent être placés en dehors des lois du marché ». Ce chantre du libéralisme serait-il enfin prêt à remettre en cause le système qui nous mène droit dans le mur ? La veille, le conseil des ministres avait suspendu le processus de privatisation des Aéroports de Paris.

Du coup, nous qui avons l'été 2019 proposé tout simplement de ne pas agrandir Nantes-Atlantique, de le nationaliser et de réviser à la baisse son trafic [7], nous nous trouvons en phase avec cette remise en question du transport aérien.

Ce sera cette année le moment de repartir avec de meilleures habitudes. Les vacances de Pâques 2020 inaugurent l'alternative au « bougisme » à outrance. C'est le moment de tourner le dos aux transports intercontinentaux et au tourisme mondialisé postcolonial qui accentue les inégalités sociales et dérègle le climat tout en polluant la planète. Car ce ne sont pas des pratiques de première nécessité.

C'est la première des « leçons à tirer », pour répondre à l'invitation du président.

Mais dans les jours qui ont suivi le discours du 12 mars, il est cependant devenu plus facile de faire ses courses dans les hypermarchés que sur les marchés... Le choix de la grande distribution, alliée des industries agro-alimentaires, contre celui de la paysannerie était clair.

La période semble une aubaine pour un pouvoir enfin débarrassé des manifs à répétitions et bien décidé à continuer à saper sans vergogne les acquis sociaux. On supprime déjà les vacances des salariés...

Alors que la quasi-totalité des avions sont « cloués » au sol, que les compagnies aériennes risquent la faillite, les lobbies prennent les devants et tirent des leçons complètement contraires à la raison écologique. Leur devise semble être « business as usual ». Pour Fabrice Glizczynski dans *La Tribune* du 17 mars, « l'association internationale du transport aérien (IATA) estime que 75% des compagnies ont moins de trois mois de trésorerie pour survivre. Entre 150 et 200 milliards de dollars d'aides des Etats sont nécessaires pour passer la crise et assurer la reprise. » [8]. Comment ça, le marché ne serait-il pas capable d'assurer la reprise ?

De son côté, pour le président de l'Union des aéroports français « il faudra baisser la fiscalité sur les billets d'avions » après la crise

[9]. Nous pensons qu'au contraire il faut enfin l'aligner sur la fiscalité des autres moyens de transports, voire la rendre encore plus dissuasive étant donné que l'aérien est le moyen de transport le plus polluant.

Cette crise est l'occasion rêvée de tirer les leçons et de tout remettre à plat, plutôt que de tout faire pour repartir comme avant ! (Et en réalité, « comme avant » veut dire continuer la croissance folle du trafic aérien.)

C'est pourquoi nous encourageons à signer la pétition de Stay Grounded intitulée « #SavePeopleNotPlanes : Non au sauvetage inconditionnel du secteur aérien ! »[10]. S'appuyant sur une lettre ouverte de 250 ONG, le réseau propose « de profiter de la pause involontaire du trafic aérien pour construire un secteur des transports respectueux du climat et résilient face aux crises futures. » Pour cela, « le sauvetage financier des compagnies ne doit pas permettre au secteur aérien de reprendre ses activités habituelles une fois la crise du Covid-19 terminée. L'argent public doit être utilisé en priorité pour les travailleurs et le climat. » Enfin, il exige la fin des exemptions fiscales.

Plus que jamais avec cette pandémie, nous pouvons avoir honte de prendre l'avion et être *avionteux*.

Nantes etc., 13 avril 2020

NOTES :

[1] source : ministère de l'intérieur, dans [lemonde.fr](https://www.lemonde.fr), 11 avril 2020.

[2] sources dans l'article de *Reporterre*, 17 mars 2020. <https://reporterre.net/Pour-le-climat-il-y-aura-un-avant-et-un-apres-coronavirus>

[3] En 2003, l'épisode du pic des décès (là aussi principalement des personnes âgées) dû à la canicule a été suivi d'un déficit de décès en 2004 et 2005, voir l'article : https://www.lemonde.fr/planete/article/2019/06/27/la-canicule-de-2003-un-tournant-demographique_5482310_3244.html

[4] reproduite dans la lettre d'infos n° 62 de NDDL Poursuivre Ensemble (8 avril 2020)

[5] source : Ouest-France, 23 mars 2020 cf. <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/nantes-44000/coronavirus-l-aeroport-nantes-atlantique-quasiment-a-l-arret-3554946a-6d0f-11ea-8c90-8c4540159bf3>

[6] source : <https://ricochet.media/fr/2980/les-avions-ont-joue-un-role-crucial-dans-la-propagation-rapide-du-coronavirus>

[7] voir notre cahier d'acteur (troisième en partant de la fin) :

<https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/cahiers-dacteur>

[8] source : <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/shutdown-du-transport-aerien-les-etats-appelles-a-la-rescousse-842464.html>

[9] source : <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/apres-la-crise-il-faudra-baisser-la-fiscalite-sur-les-billets-davion-dit-le-representant-des-aeroports-francais-1192745>

[10] <https://www.change.org/p/lettre-ouverte-aux-gouvernements-savepeoplenotplanes-non-au-sauvetage-inconditionnel-du-secteur-a%C3%A9rien-2>