

NDDL Poursuivre Ensemble est une association loi 1901 émanant d'anciens adhérents de l'ACIPA ayant souhaité en 2018 poursuivre ce qui s'était expérimenté et construit sur la zone de l'ex-projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Parmi ses 800 adhérents, certains habitent Nantes, voire les abords de Nantes-Atlantique. Nous étions contre ce projet en répétant « **ni ici, ni ailleurs** ». Fidèles à ce principe, nous ne voulons pas de transfert car si l'aéroport est dangereux (pour la santé, la biodiversité) ici, il le resterait ailleurs. Notre association (qui a notamment pour objet de « contribuer à la réflexion sur le développement des transports en général, plus particulièrement le transport aérien ») n'a cependant pas vocation à porter des préconisations techniques sur des sujets légitimes tels la question du bruit, à la différence d'autres associations comme l'Atelier citoyen Nantes Atlantique.

Nantes-Atlantique, quel aéroport voulons-nous ?

Dans l'absolu, nous nous passerions bien d'un aéroport à Nantes et dans le « Grand-Ouest », d'une part pour la sauvegarde de la planète et d'autre part pour la tranquillité publique, car cet aéroport ne sert qu'à dresser les citoyens les uns contre les autres.

Disons-le d'emblée : nous ne souhaitons ni un transfert, ni un agrandissement de Nantes-Atlantique. C'est pourquoi nous ne pourrions être d'accord qu'avec la première partie de la phrase du président de la COCETA lorsqu'il affirme : « Soit un aéroport à 4 Millions de passagers maximum, soit ce sera le déménagement ».

Dessiner l'avenir de Nantes-Atlantique, c'est débattre collectivement d'enjeux structurants pour son avenir.

Les leviers principaux du projet ne résident pas que dans les choix de réaménagement des pistes, de leur exploitation et du réaménagement de l'aérogare. **Le développement n'est pas 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 » qui est irrationnelle dans le scénario catastrophe qu'elle induit ?

Le transport aérien de plus en plus remis en question

Dans cette concertation préalable, il n'y a paraît-il aucun tabou. Les temps sont en effet porteurs d'idées qui, jusqu'ici, étaient bannies des cercles officiels (politiques, économiques, médiatiques...).

« Le kérosène est très peu ou pas taxé, rien à voir avec le transport au sol, et **il y a quelque chose d'incongru autant sur le plan économique que climatique de pouvoir aller dans n'importe quelle capitale européenne pour quelques dizaines d'euros** si on s'y prend bien. [...] Au-delà, on voit bien que **la technologie** (les économies de carburant avec de meilleurs moteurs) **ne suffit pas**, il faudra sans doute un jour limiter par exemple les voyages réguliers et professionnels. » (Dominique Seux, France inter, 2 avril 2019, quand Ryanair a intégré le « le top 10 des plus gros pollueurs européens »).

« Cela rejoindrait le discours tenu par l'Autorité environnementale s'inscrivant « dans une logique de **décroissance** du trafic aérien, au regard des nuisances, des changements climatiques et des exigences écologiques » (C. Jaunet, *Ouest-France*, 06 mai 2019).

Le 3 juin 2019 a été examinée une proposition de loi présentée par des députés LFI, mais aussi des socialistes, un communiste, et un LREM. « Ils veulent privilégier le train aux avions jugés trop polluants. [ils] ont déposé plusieurs amendements visant à empêcher la croissance du transport aérien, [...] notamment interdire les vols intérieurs qui effectuent un parcours faisable en train et qui durerait jusqu'à 2h30 de plus que le trajet aérien. » (leparisien.fr, 31 mai 2019)

Les nuisances du transport aérien :

*Le trafic aérien mondial est passé de 3000 à 7000 milliards de Km-passagers entre 2000 et 2016, et Nantes-Atlantique illustre localement cette tendance. Cette forte croissance va se poursuivre si l'on n'agit pas drastiquement (il est envisagé de tripler la consommation de carburant entre 2010 et 2040 !). Même si ce trafic ne concerne que 3 % des humains, **les risques de réchauffement climatique augmentent, de même que les risques sanitaires.***

Les risques sanitaires

Depuis l'abandon du projet Notre-Dame-des-Landes, les réunions publiques montrent qu'y compris la population favorable au transfert de Nantes-Atlantique est devenue sensible à cette nouvelle thématique qui n'était pas mise en avant auparavant. Une étude sur la santé a été réclamée à l'ARS (Agence Régionale de Santé). Qu'elle soit prise en compte de manière opportuniste ou pas, cette préoccupation est légitime.

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 (sans compter celle liée à la fabrication des véhicules, à la construction des infrastructures et à l'extraction et au raffinage des carburants). Les bateaux de croisière et l'automobile prennent aussi leur part dans les dégâts causés par l'industrie du tourisme de masse.

Les principaux polluants issus du transport aérien, autres que le CO₂ :

CO Le monoxyde de carbone, gaz mortel (émis lors de la combustion incomplète du kérosène par les tuyères d'avions à réaction), s'attaque aux cellules pulmonaires et fragilise le myocarde.

NO_x Les oxydes d'azote aggravent les symptômes d'asthme et enflamment les poumons. Les émissions d'oxydes d'azote des avions en altitude (au-dessus de 900 m d'altitude, où elles ne sont pas réglementées) finissent par redescendre, contribuant aux risques sanitaires même en dehors de la périphérie des zones aéroportuaires.

O₃ L'ozone entraîne des gros problèmes oculaires, asthmatiques, rénaux et cardiaques. « La Commission européenne évalue en 2000 la mortalité par la pollution de l'air extérieur à 348.000 victimes à cause des particules et 21.000 à cause de l'ozone. Pour la France, l'évaluation fait état de 42.000 décès liés aux particules et de 2.800 à l'ozone » (L. Castaignède, 2018, *Airvivre*)

PM Les particules (*particulate matters*, émanant surtout des moteurs diesel, mais aussi des freinages, des usures des pneus et du brassage des poussières) sont d'autant plus dangereuses qu'elles sont microscopiques. Cancérogènes selon l'OMS, « les particules en suspension ont plus d'effet sur la santé que tout autre polluant ».

La majorité des Européens sont affectés par une pollution aux particules (PM10 et PM2,5), au dioxyde d'azote (NO₂) et à l'ozone (O₃) qui excède les seuils fixés par l'OMS. L'OACI (L'Organisation de l'aviation civile internationale, agence de l'ONU) a fait baisser les normes d'émissions de NO_x. Les USA les appliquent depuis 2004.

Concertation préalable sur le réaménagement de Nantes-Atlantique Cahier d'acteur de NDDL Poursuivre Ensemble

Les projections sanitaires, comme les projections climatiques, n'entrevoient pas d'éclaircie dans la dégradation globale de la qualité de l'air ambiant. D'ici à 2060, en l'absence de mesures particulièrement agressives et résolument efficaces pour influencer sur leurs sources, les émissions de monoxyde de carbone sont appelées à se maintenir, celles de particules à augmenter d'un tiers, celles de dioxyde de soufre de moitié, celles de CO₂ (et des gaz à effet de serre en général) de deux tiers, et enfin celles d'oxydes d'azote de plus de 80 % (car les perspectives de croissance effrénée de l'aérien pour les 30 années à venir, sont de l'ordre de 5%... par an !).

La mortalité associée à la pollution atmosphérique devrait alors passer de plus de 4 millions de décès annuels actuellement à une valeur comprise entre 6 et 9 millions. » (chiffres de l'OCDE, in *L'essentiel stratégique*, juin 2016).

À cela il faut ajouter **la pollution sonore qui, elle aussi, abrège nos vies.**
« Le bruit nuit gravement à la santé des Franciliens. 107 766 années de vies en bonne santé sont perdues tous les ans en Ile-de-France à cause des nuisances des transports. » titrait *Le Monde* (8 février 2019) avec une carte montrant clairement l'impact autour des grands aéroports parisiens.

Les risques climatiques

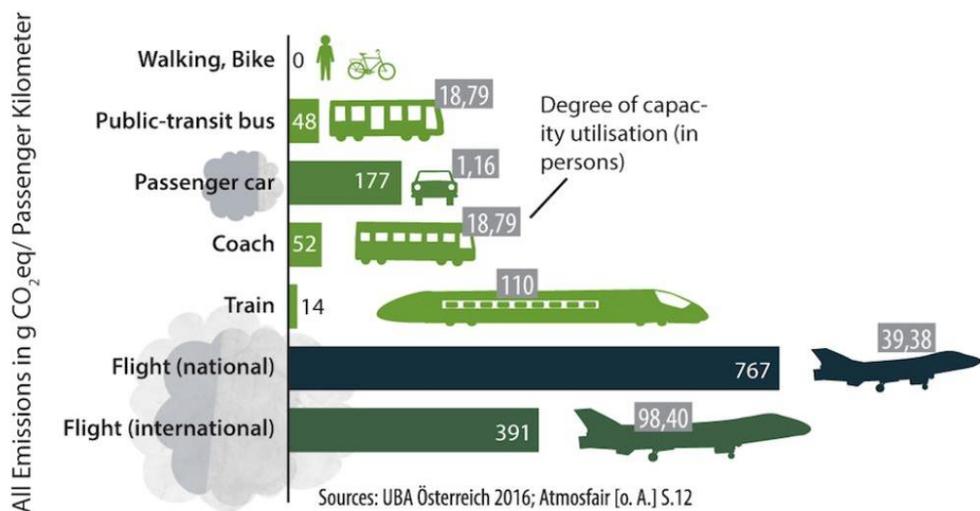
Les risques climatiques sont tels que l'on commence à vouloir maîtriser (du moins dans les discours) les émissions de gaz à effets de serre (GES), dont le célèbre dioxyde de carbone (CO₂).

« La réduction draconienne des émissions mondiales implique en premier lieu de changer directement les habitudes de conception des moyens de transport et de consommation de la mobilité vers davantage de frugalité. [...]

La nécessaire "décroissance" des émissions de polluants et de GES est simplement incompatible avec les concepts usuels de "croissance" des transports. » (Laurent Castaignède, 2018, *Airvivre*).

Il apparaît dans le schéma ci-dessous (réalisé par des Autrichiens) que l'aérien (et avant tout les lignes intérieures) est sans commune mesure plus polluant que les autres moyens de transports, surtout le train.

Comparaison entre les moyens de transports (schéma diffusé par le réseau *Stay Grounded*)



http://www.ftwatch.at/flying_green/

« Un kilomètre parcouru en avion émet deux fois plus qu'un kilomètre parcouru seul en voiture. L'écart est important mais pas énorme. Ce qui fait toute la différence, c'est la distance du trajet. Personne ne songe à faire 12 000 kilomètres en voiture pour aller passer une semaine de vacances. » (Julien Goguel, *Libération*, 11 février 2019). Une famille de 5 personnes prenant l'avion, c'est 5 à 10 fois plus d'impact que si elle prenait sa voiture... Les ONG rappellent qu'un vol aller-retour Paris-Pékin produit 1239 kilos d'émissions de

CO₂ par passager, l'équivalent des émissions d'une famille pour se chauffer pendant un an en France » (*Le Monde*, 4 juin 2019). « Les gares SNCF et des lignes de train continuent d'être fermées tandis que les trains de nuit sont en voie de disparition. Pendant ce temps, l'avion bénéficie de multiples privilèges fiscaux : carburant non taxé, absence de TVA sur les billets d'avion sur les vols internationaux et TVA réduite sur les vols intérieurs. » (Agir pour l'environnement/ Réseau action climat France, 3 juin 2019)

L'avihonte, un concept d'avenir

Le citoyen du monde est maintenant conscient que l'avion est un moyen de transport climaticide. En Suède, un mouvement citoyen est né, le **FLYGSKAM** (« honte de prendre l'avion »). « Ces voyageurs qui ont changé leurs habitudes et qui utilisent désormais le train pour partir en vacances [ou] pour leurs déplacements professionnels, s'en vantent sur les réseaux sociaux. On appelle cela en Suède, le "*train brag*", c'est à dire la "*la fierté du train*". » (F. Faux, Franceinfo, 1^{er} avril 2019).

Le flygskam inquiète M. de Juniac, directeur général de l'IATA. « Le gestionnaire d'aéroports suédois Swedavia AB a enregistré pour la première fois depuis dix ans un recul du trafic passagers. Un repli plus fort sur les vols domestiques (- 6% en un an), que sur les destinations internationales (- 2%). » (Guy Duthail, *Le Monde*, 4 juin 2019) Ce n'est pas seulement la mauvaise conscience des Suédois qui infléchit la croissance du trafic aérien, mais aussi la concomitance d'une nouvelle taxation.

Aujourd'hui les Suédois sont *avihonteux* mais *fierroviaires*, demain ce sera peut-être au tour des Nantais !

Prendre l'avion sera un jour ringard. La distinction est en passe de quitter le transport aérien ! Pour Julien Goguel, « **se téléporter en quelques heures à quelques milliers de kilomètres est un rêve du passé. Demain, ce sera irresponsable.** Nous proposons de repenser notre rapport à l'ailleurs et au voyage. L'avion a aboli les distances ? Restaurons-les. **Au culte de la vitesse nous opposons l'éloge de la lenteur.** L'époque où l'on changeait de continent le temps d'un congé est révolue. La technologie et l'offre commerciale le permettent

encore, mais la raison nous l'interdit désormais. Voyageons près de chez nous, ici est un ailleurs comme un autre. Et si nous voulons aller plus loin, prenons le temps d'y aller lentement, à vélo, en voilier ou à pied. **Ne plus prendre l'avion, c'est être visionnaire.** » (*Libération*, 11 février 2019)

« Les émissions de CO₂ sont le problème. Nous pouvons et nous avons pris des initiatives pour les réduire » (A. de Juniac, *Le Monde* 4 juin 2019). Le lobby aérien veut en effet se donner une façade respectable, mais il n'y a pas d'alternative aux pollutions actuelles, les avions ne pouvant voler qu'avec du pétrole (les agro-carburants auraient une empreinte carbone tout autant calamiteuse). D'où les enfumages pseudo-écologiques pour tromper le client en annonçant « une croissance neutre en carbone à compter de 2020 [... et une réduction] de 50 des émissions carbone en 2050, par rapport à la référence de 2005 » (Air France). On a donc inventé des dispositifs comme CORSIA avec des achats de *crédits carbone* qui ne résolvent rien, car le **marché des droits à polluer n'empêche pas la pollution.** « L'OACI a pris les devants par rapport au marché des quotas d'émissions de GES en élaborant GMBM qui permet de renvoyer à d'autres [...] la lourde charge de compenser l'augmentation immodérée de ses émissions de gaz à effet de serre et de polluants. » (Laurent Castaignède, 2018, *Airvore*).

Plus réaliste, le scénario négaWatt repose sur l'hypothèse d'un moindre usage de l'avion : l'avion est utilisé moins souvent et les voyages de moins de 800 km sont effectués en train. **Le seul moyen pour réduire les pollutions est de diminuer le trafic !**

Le dynamisme économique du Grand Ouest s'affirme depuis 20 ans. Comment le projet de réaménagement de Nantes-Atlantique peut-il soutenir et amplifier ce dynamisme ?

Une métropole nantaise malade de son attractivité

Combien de millions d'habitants pour l'agglomération nantaise ? Pourquoi vouloir à tout prix du développement ? Tout le monde sait que l'on va droit dans le mur, mais dès qu'est proposée une mesure de décroissance, les gens de pouvoir s'offusquent. À cause de leur obsession pour « l'attractivité » et de leur phobie du « repli sur soi », les Nantais goûtent maintenant les inconvénients des villes trop grosses.

Nantes-Métropole n'envisage jamais autre chose que l'agrandissement, alors même qu'en

grossissant, elle a perdu l'attractivité conviviale qu'elle exerçait il y a quelques années sur les Parisiens qui fuyaient la trop grosse métropole parisienne. Aujourd'hui, les Parisiens vont plutôt à Angers et cette ville s'en vante par supports publicitaires !
« Lorsque quelque chose ne fonctionne pas, quelque chose est trop gros » remarquait Leopold Kohr en 1957). Il faut savoir réduire, car grossir est mauvais pour l'environnement et ne représente pas le progrès mais un « refus de sagesse », selon E.F. Schumacher (*Small is beautiful*, 1973).

Comment continuer à maîtriser au mieux les impacts du projet et des travaux de réaménagement ?

Pour parer à l'appel d'air pour une croissance du trafic qu'entraînerait à coup sûr un agrandissement de Nantes-Atlantique, il faut se cantonner aux travaux d'adaptation et de mise en conformité nécessaires au

bien-être des riverains et peut-être une encore plus grande sécurité. Le mieux est de ne pas agrandir Nantes-Atlantique, de limiter le réaménagement et de réduire nombre de mouvements d'avions...

Comment développer l'exemplarité écologique de la nouvelle infrastructure ?

Pourquoi Nantes-Atlantique ne serait-il pas le 1^{er} aéroport vertueux et exemplaire, qui essaierait d'appliquer les accords de Paris ?

Ce réaménagement s'inscrit dans le contexte actuel de guerre contre le réchauffement climatique et d'aggravation des pollutions, incompatibles avec le développement de l'aérien. La DGAC ne manque pas de broder des prévisions aux allures exponentielles à partir des 6,2 millions de l'année 2018 : 8,3 millions de passagers en 2025, 11,4 millions en 2040... Selon l'Autorité environnementale, ces prévisions ne sont pas fiables (et pour cause : qui connaît l'Histoire à venir ?).

La DGAC veut-elle faire payer son échec sur le dossier NDDL et ne pas perdre la face sur celui de Nantes-Atlantique en voyant très grand, à l'instar des décideurs de Nantes-Métropole ?

Une perspective de 15 millions de passagers au milieu du siècle effraye donc à juste titre les riverains autant que tout citoyen du monde conscient des enjeux à venir !

Au contraire, il est donc urgent d'entraver plutôt que développer les capacités de Nantes-Atlantique.

Quelles mesures pour réduire et compenser les impacts potentiels de l'activité de l'aéroport sur l'environnement et la biodiversité ?

Voici nos préconisations :

Taxer le kérosène autant que les autres carburants ! Il est injuste et incohérent dans le cadre de la transition énergétique que l'avion soit bien moins cher que le train qui est plus vertueux en terme d'émissions GES – c'est en outre un exemple de « concurrence faussée » bannie théoriquement des traités européens. À noter aussi un « **effet rebond** » concernant les nouveaux avions moins consommateurs de carburant, comme la plupart de ceux des compagnies low-cost. Grâce au bas prix du kérosène, le prix du billet low-cost est très attractif et entraîne un développement des activités, donc de la consommation, donc plus de pollution, annulant du coup l'efficacité énergétique de ces avions. Taxer le kérosène est une urgence... et l'objet d'une **pétition d'initiative citoyenne** enregistrée à la Commission européenne (ECI taxing kerosene).

Réduire la vitesse des avions

« Les trajets de moins de 1.000 km pourraient être limités à 500 km/h en vitesse de pointe, que ceux de moins de 3.000 km le soient à 700 km/h et les vols long-courrier à 900 km/h. Ces mesures permettraient le retour en grâce des avions à hélices en vol court et moyen-courrier, offrant la possibilité de diviser par deux les consommations de carburants et les émissions... » (L. Castaignède, 2018, *Airvivre*).

Supprimer les vols intérieurs et les remplacer par une amélioration des lignes SNCF (avec restauration des trains de nuit).

Déprivatiser NA. La logique non financière que nous souhaitons est loin des pratiques des opérateurs privés. Elle implique donc la dé-privatisation de l'aéroport qui, redevenu

public, pourrait suivre une politique de service public vertueux, conduisant à une véritable transition écologique.

Augmenter la taxe d'aéroport afin de faire payer les infrastructures et les dégâts environnementaux et sanitaires par les seuls voyageurs, au prorata des émissions des moyens de transports choisis.

Supprimer les vols de nuit. Et pourquoi se limiter à un « **couvre-feu de minuit à 6 heures** » ? Une nuit commence avant minuit et se termine après 6 heures. Il faut respecter le sommeil de tous, des enfants, des lève-tôt ou des lève-tard.

Améliorer les navettes TGV de Nantes gare SNCF vers les aéroports parisiens pour les voyageurs vraiment obligés de prendre un avion pour des longues distances (avec la prise en charge des bagages dès la gare de Nantes...)

Interdire la publicité pour l'aérien qui entretient notre dépendance au « bougisme ». Nous sommes devenus des drogués du déplacement (sans que cela soit synonyme d'ouverture aux autres ni que cela nous rende plus heureux). Il nous faut sortir de ce réflexe de consommation de kilomètres et rechercher un équilibre entre notre aspiration à voyager et une empreinte écologique soutenable pour la planète. « L'avenir consistera beaucoup plus à rester où l'on est qu'à se déplacer sans cesse comme on le fait aujourd'hui. » (J.H. Kunstler, 2005).

Demander aux compagnies d'**abolir les programmes de fidélité** de type Air Miles. Ils poussent au crime climatique.