



AGIR
pour
l'environnement

ACIPA

A L E R T E

www.agirpourelenvironnement.org

N° 8

Hiver 2010

Nouvel aéroport : il est temps d'atterrir !

« Low cost » ? Pas pour la planète !

Le secteur aérien bénéficie d'avantages fiscaux substantiels qui ne laissent pas d'étonner dans un monde exposé aux contraintes climatiques et énergétiques. L'absence de taxe sur le kérosène ou l'exemption de contribution climat-énergie en font un secteur particulièrement privilégié où prospèrent les compagnies dites « low cost ». A cause de ces passe-droits fiscaux, ce secteur peut concurrencer le rail, même sur des distances relativement courtes ! L'empreinte écologique du secteur aérien est 6 fois supérieure à celle du rail et est responsable de 2 à 3 % des émissions mondiale de CO₂... en hausse de 90 % depuis 1990 ! La censure de la Taxe carbone par le Conseil constitutionnel offre à l'Etat français la chance de revoir sa copie. Injuste socialement et inefficace du point de vue écologique, la première version excluait le secteur aérien de tout effort. La contribution Climat Energie doit, dans sa seconde version, inclure le secteur aérien, en surtaxant lourdement et de façon dissuasive les destinations courtes où existe une alternative ferroviaire.

Politique climatique : y-a-t-il un pilote dans l'avion ?

Au lieu de taxer ce secteur en fonction de ses émissions de gaz à effet de serre, l'Etat préfère encore et toujours favoriser le développement d'un secteur particulièrement *climaticide* ! C'est ainsi que le Grenelle de l'environnement a accouché, en matière de transport aérien, d'une décision dont l'écriture diplomatique permet tout et le contraire de



tout... Pire, les modes-tes avancées du Grenelle ne sont pas respectées par l'Etat français ! En son article 16, la loi dite Grenelle1 stipule que l'Etat, sous l'égide du ministère de l'Ecologie, devra

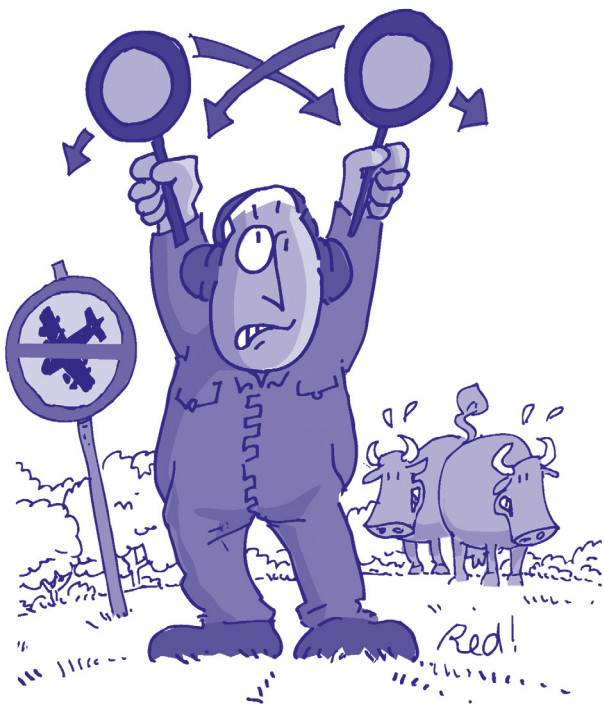
publier en concertation avec les associations et avant le 31 décembre 2009, un Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) dans lequel tous les projets d'infrastructures seront identifiés et évalués à l'aune de critères climatiques, énergétiques et environnementaux. L'année 2009 est désormais derrière nous... et le SNIT n'a toujours pas été publié permettant ainsi aux projets d'infrastructures *climaticides* de poursuivre leur course folle !

Notre-Dame-des-Landes... priez pour le climat !

Avec ténacité et une constance qui défie toute rationalité, les régions Pays de la Loire et Bretagne, les départements de Loire-Atlantique et d'Ille-et-Vilaine et les villes de Nantes et Rennes ont obtenu qu'un projet d'aéroport international imaginé dans les années 1960 (!) soit reconnu, en 2008, d'utilité publique. A quelques encâblures de Nantes, le futur aéroport dit de Notre-Dame-des-Landes remplacerait l'actuel aéroport jugé trop petit pour accueillir les millions de passagers supplémentaires prévus dans des scénarios totalement surdimensionnés. De 2,6 millions de passagers en 2009 transitant par l'aéroport actuel de Nantes Atlantique, la nouvelle plate-forme aéroportuaire en attirerait jusqu'à

Agissez
maintenant

Renvoyez, avant le 30 juin 2010, les cartes-pétitions au Ministre de l'Ecologie, aux Présidents des Régions Pays de la Loire et Bretagne, aux Présidents de Conseils Généraux Loire-Atlantique et Ille-et-Vilaine et aux Maires de Nantes et Rennes



9 millions par an en 2050 ! Rassurant ou pas... les promoteurs du projet annonçaient déjà en 1960 un objectif de 9 millions de passagers prévus en l'an 2000 ! Ces prévisions font évidemment totalement abstraction des projets de lignes ferroviaires à grande vitesse, du renchérissement du coût des matières pétrolières et du nécessaire combat contre le dérèglement climatique. En 2009, le secteur aéroportuaire a vu le nombre de passagers chuter de plus de 4 %, démontrant par l'absurde que les prévisions n'engagent que celles et ceux qui y croient.

Un aéroport « haute qualité environnementale » ?

...Telle est en tout cas l'ambition du ministère de l'écologie qui tente, au travers de communications biaisées de verdir un projet qu'il ne l'est pas ! Appliquant la stratégie de certaines grosses multinationales qui usent et abusent d'arguties faussement écologiques, le ministère de l'écologie considère qu'un aéroport au bilan carbone déplorable sera « écologique » si les promoteurs du projet recourent aux options les moins pires et le saupoudre d'une ou deux voitures électriques pour amuser la galerie ! Que l'aéroport actuel soit largement suffisant, que l'implantation du futur aéroport soit prévue sur plus de 1650 hectares de zones agricoles et zones humides... que l'accès à cet aéroport nécessite la construction de nouvelles routes... que cette infrastructure incite à utiliser l'un des modes de transport les plus carbonnés... que cette nouvelle plate-forme aéroportuaire repose sur la généralisation des compagnies dites « low cost »... rien n'est de nature à remettre en cause ce projet ! Pour les promoteurs de ce nouvel aéroport, le développement durable est une façon habile de réhabiliter des projets vieux de 50 ans ! Pour faire bonne figure, les élus locaux annoncent, sans trop y croire, la création d'un millier d'emplois durant les travaux, liée à un investissement somptuaire de 581 millions d'euros. Ce montant n'a pas été réévalué depuis 2006 et exclut un certain

nombre d'investissements qui ne manqueront pas de faire gonfler l'addition ! L'équilibre financier à long terme du projet repose sur un trafic aérien en constante augmentation qui ne peut que réserver de mauvaises surprises, au regard des contraintes écologiques qui elles ne se négocient pas ! Dans les faits, l'Etat français et les collectivités locales voleront sans doute au secours de cet aéroport pour éponger les dettes !

71 % des Français hostiles à la construction de nouveaux aéroports

L'entêtement de certains élus locaux n'est pas un gage de réussite du projet. Nombre d'infrastructures contestées comme une mine de charbon dans la Nièvre ou un circuit de Formule1 à Flins ont été abandonnés sous la pression des populations concernées soutenues par les principales associations de protection de l'environnement. Il est ainsi encore possible d'espérer l'arrêt total du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Dans une enquête exclusive* qu'Agir pour l'Environnement a commandé à l'institut de sondages BVA, 71 % des citoyens consultés expriment leur hostilité à l'égard de la construction de nouveaux aéroports en France. Après l'échec du sommet de Copenhague, cet aéroport serait la cerise sur un gâteau bien amer. Elus locaux et gouvernement doivent accepter que les discours soient enfin en cohérence avec les actes, que la lutte contre le dérèglement climatique ne soit plus seulement une façon habile de valider des projets *climaticides* contestés.

Comment agir ?

Nombre de projets aussi avancés que celui du projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes ont récemment été abandonnés. Chacun, à son échelle, est un petit grain de sable apte à bloquer le rouleau compresseur institutionnel qui n'envisage l'avenir qu'avec du goudron et du CO₂... **Envoyez, avant le 30 juin 2010, les cartes-pétitions** au Ministre de l'Écologie et à l'une des cibles locales (au choix) ainsi que celle destinée à Agir pour l'Environnement. Cette dernière carte nous permet d'évaluer le nombre de retours et la réussite de cette campagne.

Participez massivement à la manifestation
du 6 mars 2010 à partir de 14h30
à Nantes, Place du Commerce



Plus d'infos sur <http://acipa.free.fr>

A partir du 1^{er} mars, participez à l'évènement FaceBook « Aéroport... retour à l'envoyeur... » : <http://www.facebook.com/association.agirpourenvironnement>

* Sondage réalisé par l'institut BVA par téléphone les 8 et 9 janvier 2010 auprès d'un échantillon de 1009 individus, représentatif de la population française de 15 ans et plus.