Dossier de presse

Journée internationale de Marches sur les aéroports

Le 3 octobre 2020

#AvionsATerre

Publication le 24 septembre 2020 V2

ALTERNATIBA

ACTION NON-VIOLENTE COP21

SOMMAIRE

L'APPEL
L'appel à marcher sur les aéroports le 3 octobre 2020

01

02

LE PROBLÈME DE L'AVIATION
Impact du secteur, nécessité de réduction du trafic aérien, reconversion du secteur, un mode de transport inégalitaire, les fausses promesses du gouvernement...

NOS REVENDICATIONS
Réduction du trafic aérien, plan de reconversion, abandon des projets d'extension d'aéroports, taxe kérosène, redirection de l'argent public, développement du réseau ferroviaire,...

03

04

LES COLLECTIFS EN LUTTE
Cartographie des mobilisations, portraits de luttes locales, nationales et internationales ...

CONTACTS PRESSE ET PORTE-PAROLES

05

01

L'APPEL

L'appel à marcher sur les aéroports le 3 octobre 2020

Opérer un virage à 180° pour éviter le chaos climatique !

L'impact de l'aviation civile sur le dérèglement climatique est nettement sous-évalué : la filière est ainsi responsable de plus de **7 %* de l'empreinte carbone de la France**, comme le montrent les estimations du cabinet BL Évolution. D'autre part, si on laisse le trafic aérien retrouver l'expansion qu'il avait avant la crise sanitaire du COVID-19, soit une augmentation de 3,8%** par an, l**e secteur aérien à lui seul consommera en 2050 l'intégralité du budget carbone de la France prévu par la Stratégie Nationale Bas Carbone.**

La réduction du trafic aérien est la seule option pour respecter les objectifs de l'Accord de Paris et permettre d'utiliser le budget carbone restant dans des secteurs vitaux pour la société : pour nous soigner, nous nourrir et nous loger.

** cette valeur n'inclut pas la part des visiteurs étrangers, auquel cas cette proportion dépasserait 10%*
*** Rapport de Stay Grounded - Rester sur terre : Plan de soutien à l'aéronautique : le gouvernement français dans l'illusion du « zéro-carbone »*

L'appel à marcher le 3 octobre sur les aéroports

L'appel #AvionsATerre a été lancé par les mouvements citoyens **Alternatiba et Action Non-Violente COP21** le 10 juillet 2020, suite à la crise du coronavirus qui a cloué les avions au sol et ouvert une brèche dans l'imaginaire collectif de notre vision de la société.

Lire l'appel.

Dans plus d'une douzaine de territoires, des citoyens et citoyennes organisent des mobilisations sur les aéroports le 3 octobre.

Rejoindre la mobilisation.

TRIBUNE

MARCHONS POUR RÉDUIRE LE TRAFIC AÉRIEN

Extrait de la tribune

"Parce que nous n'avons pas d'autre choix face à l'urgence climatique, nous marcherons le 3 octobre vers les aéroports, dans la non-violence et le respect des personnes, pour demander la réduction du trafic aérien et la mise en place d'un plan de reconversion et de formation pour les employés du secteur. À travers des marches, des vélorutions, des rassemblements, des occupations d'aéroports et des actions déterminées, nous nous réapproprierons cet espace. À Bayonne, Bordeaux, Clermont, Lille, Marseille, Nantes, Nice, Paris, et bien d'autres villes, nous marcherons pour la justice économique, sociale et climatique afin de ne laisser personne sur le carreau ! Bien plus qu'un voyage, nous proposons un aller simple pour une aventure qui va mobiliser notre imagination, notre audace, notre intelligence collective et émotionnelle : créer une société soutenable et juste."

Le 16 septembre 2020, 60 personnalités du monde politique, économique, scientifique et associatif, ont appelé dans une tribune publiée dans Libération à rejoindre les mobilisations du 3 octobre sur les aéroports pour réduire le trafic aérien et enclencher la création d'un plan de reconversion des employés du secteur.

Lire la tribune

02

LE PROBLÈME DE L'AVIATION

Impact du secteur, nécessité de réduction du trafic aérien, reconversion du secteur, un mode de transport inégalitaire, les fausses promesses du gouvernement.....

2.1 L'impact croissant d'un secteur très émetteur

L'impact de l'aviation civile sur le dérèglement climatique est **nettement sous-évalué**. Les chiffres habituellement retenus omettent les gaz à effet de serre autres que le CO2. **La filière est ainsi responsable de plus de 7 % de l'empreinte carbone de la France**, comme le montrent les plus récentes estimations du cabinet BL Évolution. Ainsi, prendre l'avion pour effectuer un trajet **est en moyenne 14 à 40 fois plus polluant qu'utiliser le train**, ce qui devrait nous inviter à repenser collectivement la place de ce mode de transport dans nos vies face à la crise climatique.

D'autre part, **le secteur aérien affiche des objectifs de croissance toujours plus délirants** : depuis plusieurs décennies, **le trafic aérien double tous les 15 ans** et les projets de construction de nouvelles infrastructures aéroportuaires se multiplient dans le monde*. La pandémie de la Covid-19 a modifié les perspectives de croissance du secteur à court terme mais le cap n'est pas remis en cause pour autant. En France, des projets comme l'extension du Terminal 1 à Marseille, du Terminal 2 à Nice ou du Terminal 4 à Roissy prévoient une augmentation respective du trafic de l'aéroport de plus de 50% d'ici 2045, de 50 % d'ici 2030 et de 38 % d'ici 2037 et n'ont pas été fondamentalement remis en cause malgré la crise qui traverse le secteur.

**Rapport de Stay Grounded L'illusion verte*

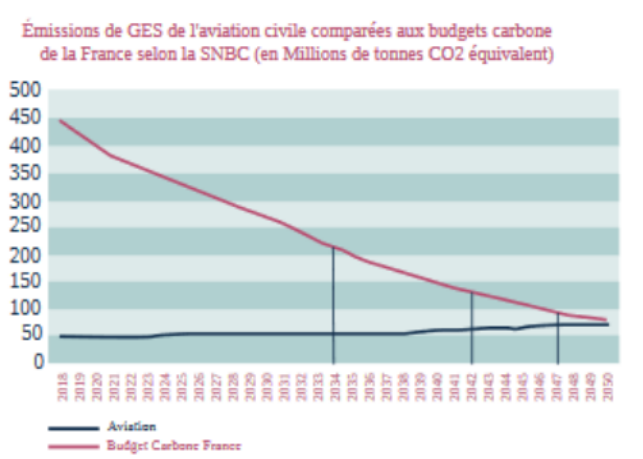
2.2 La nécessaire réduction du trafic aérien

Le secteur aérien est un des secteurs dont la croissance est la plus forte, de l'ordre de 3,8% par an avant la crise de la Covid-19*. Les émissions du transport aérien augmentent d'année en année, en contre-sens des trajectoires de réductions nécessaires pour respecter l'Accord de Paris.

A ce rythme là, en 2050 le secteur aérien consommera à lui seul l'intégralité du budget carbone de la France prévu dans la Stratégie Nationale Bas Carbone.

Alors que fait-on ? On arrête de manger, de se chauffer et de se vêtir pour qu'une minorité de la population continue de voler ?

*** Estimation TARMAAC dans l'étude de BL Evolution publiée en juillet 2020, "Climat, pouvons-nous (encore) prendre l'avion ?"*



Source : Etude de BL Evolution 'Climat : faut-il (encore) prendre l'avion ?

2.3 Le progrès au service d'une illusion verte

Poussés dans leurs retranchements, les acteurs du secteur proposent des pistes pour continuer à voler tout en respectant les accords internationaux. Mais, ces tentatives de réduction de l'impact climatique de l'aviation par des innovations techniques sont loin d'être suffisantes. BL Évolution montre dans son rapport que les différentes pistes envisagées sont incapables d'aboutir à une réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation à l'échelle de l'urgence climatique. **"L'avion vert", qui mise une rupture technologique permettant de rendre l'aviation plus "écologique", est un mythe.**

L'avion à hydrogène n'est pas adaptable aux longs-courriers, qui représentent pourtant 63 % des émissions de CO2 actuelles de l'aviation commerciale en France, et pour lesquels il n'existe pas de réelle alternative. Il ne vise que le marché du court et moyen-courrier dont une bonne partie est en revanche substituable par le train, et arrivera trop tard.

Comme le rappelle le réseau Stay Grounded/Rester sur Terre, **à supposer que le premier A-320 « zéro-carbone » soit mis en service en 2035, il faudra attendre 2050 pour que la conversion de la flotte soit complète**. Ce délai est incompatible avec l'urgence climatique qui exige de réduire les émissions mondiales de GES de 55 % d'ici 2030 et de 87 % d'ici 2050 pour ne pas dépasser 1,5 °C.

Dans les deux cas, **il faudra de l'électricité verte pour recharger les batteries ou produire de l'hydrogène.** Cette énergie renouvelable ne représentera néanmoins pas une source illimitée et **il faudra arbitrer ses usages avec d'autres secteurs nécessaires au fonctionnement de la société**. Enfin, si la voie de la propulsion à hydrogène était adoptée, elle ne supprimerait pas les traînées de condensation ni les NOx et leurs dérivés, dont l'impact climatique est au moins aussi important que celui du CO2. Le rapport du Shift Project conclut en effet que "**le transport aérien fait partie des quelques secteurs pour lesquels il n'existe pas, à court ni moyen termes, d'alternative technologique « décarbonée »"**.

Crédit : Alix Boiron Albrespy

Les autres solutions miracle avancées par les compagnies aériennes sont l'utilisation d'agrocarburants et la compensation carbone, qui ont des impacts majeurs sur le climat, la biodiversité et les droits humains. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a proposé de fixer des **objectifs d'incorporation de biocarburants qui devaient couvrir 50% de la consommation de carburants à l'horizon 2050.** Au regard des volumes concernés, seuls les biocarburants à base d'huile de palme ou de soja peuvent prétendre répondre à cette nouvelle demande.

Selon l'association Canopée, **ce sont plus de 3 millions d'hectares de forêts tropicales qui pourraient disparaître à l'horizon 2030, si l'utilisation de produits à base d'huile de palme ou de soja était autorisée dans l'aviation**. La destruction des dernières forêts tropicales ne peut pas être une contrepartie au sauvetage d'Air France. En 2016, l'OACI a adopté un **mécanisme de compensation et de réduction des émissions de carbone, baptisé CORSIA** (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). À travers cet accord, les compagnies aériennes misent aussi massivement sur l'achat de crédits carbone pour "compenser" leurs émissions. Or, les recherches démontrent que **la compensation carbone ne permet aucune réduction d'émission permanente** puisque les stocks de carbone des forêts et des terres sont réversibles. Au contraire, cette logique nous détourne de l'essentiel : réduire le trafic aérien.

Planter des arbres pour continuer à polluer n'est pas la solution. Ces projets de compensation riment aussi bien souvent avec l'accaparement des terres, à l'image du projet d'Air France à Madagascar.

2.4 Un moyen de transport très inégalitaire

En France, la moitié des déplacements par avion est le fait de seulement 2% de la population. 20% des Français n'ont jamais pris l'avion et 80% des humains n'ont jamais pris l'avion. Ces chiffres résonnent avec les conclusions d'Oxfam sur la responsabilité des plus riches dans l'aggravation du dérèglement climatique.

Cette injustice est d'autant plus criante que **l'ensemble de la population française fournit l'effort économique permettant de financer les nombreux avantages perçus par le secteur aérien** avec :

- Le système d'exonération de taxes sur le kérosène
- Le taux inférieur à la moyenne de la TVA sur les billets nationaux et l'exonération pour les vols internationaux
- Les avantages financiers mis en place pour inciter les entreprises à faire prendre l'avion à leurs salariés (les miles)
- Les subventions régionales et locales aux aéroports et aux compagnies aériennes

La perfusion d'argent public dans le mode de transport le plus polluant qu'est l'aviation doit cesser. Cet argent doit servir l'intérêt général avec la mise à disposition de moyens de transports sobres et accessibles à toutes et tous. **La réduction du trafic aérien est une question de justice économique, sociale et climatique.**

2.5 Préparer la reconversion du secteur

La réduction du trafic aérien aura un impact sur les emplois disponibles dans ce secteur. Ces emplois sont aujourd'hui soumis à des décisions politiques et économiques menées sans concertation avec les salariés, comme les plans sociaux massifs à Air France, chez Airbus et de nombreux sous-traitants, malgré les aides publiques. Or, les salariés sont les plus à même de préparer la reconversion de leur secteur d'activité. **Il est urgent d'élaborer un plan de reconversion de l'industrie et des emplois du secteur de l'aéronautique où les employés,** élus et citoyens dialoguent ensemble pour penser la réorganisation de nos politiques en matière de mobilité, **intégrées à la réalité de nos territoires et de la crise écologique.**

Le savoir-faire des salariés doit être déployé dans des secteurs compatibles avec une société soutenable : développer la relocalisation des emplois avec le tissage d'un réseau local, redynamiser le tourisme local, les mobilités douces, la sobriété énergétique, **développer le réseau ferroviaire avec la réhabilitation des trains de nuit intégrés dans un réseau européen** et rendre ces transports accessibles à tout le monde. Le think tank "The Shift Project" avance des propositions à destination du gouvernement et des acteurs du secteur dans son rapport "Crise(s), climat : préparer l'avenir de l'aviation".

Table ronde "Aviation : quel virage prendre face à la crise climatique et sociale ?"

Le 10 septembre 2020 en ligne avec Facebook Live animée par Clothilde Saunier, porte-parole d'Alternatiba avec :

- **Charles-Adrien Louis** du cabinet BL évolution et co-auteur de l'étude *"Climat : pouvons nous (encore) prendre l'avion ?"*
- **Agathe Bounfour** du Réseau Action Climat
- **Joël le Jeannic**, membre du bureau national Sud Aérien

Table ronde 'Quelle aviation pour le monde d'après ?

Le 28 septembre 2020 à la base Paris et en ligne avec Facebook Live animée par Marie Cohuet, porte-parole d'ANV-COP21, avec :

- **Ange Blanchard**, étudiant en aéronautique et co-rédacteur de la tribune *"La transition écologique impose une profonde transformation de notre industrie"* du 29 mai 2020
- **Audrey Boelhy**, membre du collectif de riverain·es Non au T4
- **Laurent Castaignède**, ingénieur centralien, conseiller en impact environnemental, auteur de *"Airvore ou la face obscure des transports"* (écosociété, 2018)
- **Fabrice Michaud**, secrétaire général de la CGT Transports

2.6 Les fausses promesses du gouvernement

Suite à la crise du Covid-19 qui a cloué les avions au sol et mis en grosse difficulté le secteur de l'aérien, **les gouvernements se sont portés au secours des compagnies aériennes, sans leur imposer une trajectoire de baisse du trafic compatible avec les objectifs de l'Accord de Paris**. Le gouvernement français a débloqué 15 milliards d'euros pour relancer le secteur de l'aviation (dont 7 milliards simplement pour Air France) sans la moindre conditionnalité ambitieuse pour protéger le climat et l'emploi. De fait, les directions des entreprises de l'aéronautique, notamment Air France et Airbus, annoncent déjà la suppression de milliers d'emplois. Au niveau des réductions des émissions de gaz à effet de serre, le plan du gouvernement pour l'aérien prévoit la suppression de lignes aériennes intérieures, sauf pour les liaisons vers des « hubs », à condition qu'existe une « alternative en train durant moins de 2h30 ». **Présentées comme ambitieuses, ces annonces sont en réalité assez insignifiantes d'un point de vue climatique.** De plus, elles ne se sont pour l'instant pas concrétisées dans les faits faute de portée contraignante, alors qu'une connexion Bordeaux-Paris a par exemple été ré-ouverte le 11 mai. Les plans de reprise de vols des compagnies et notamment d'Air France concernent beaucoup de destinations pour lesquelles une alternative en train en moins de 5 heures existe.

Lors de la crise sanitaire, **le Haut Conseil pour le Climat** s'est autosaisi pour produire un rapport intitulé "Climat, santé, mieux prévenir, mieux guérir" afin, selon ses termes, "d'éviter de reproduire les erreurs de la crise de 2008". Le constat sur le secteur aérien est sans appel :

"**Ce n'est pas le moment de soutenir l'aviation coûte que coûte", il faut au contraire "ouvrir le débat sur le fait de réduire les déplacements en avion"**. Plus récemment, le rapport annuel 2020 dudit conseil, "Redresser le cap, relancer la transition" exprime ses inquiétudes face au retard accumulé par le secteur des transports dans la transition écologique et enjoint les décideurs à agir au plus vite pour promouvoir les alternatives existantes au transport aérien :

"S'agissant de l'aérien, il est nécessaire de redéfinir ses perspectives de façon concertée, rigoureuse et évaluée. Une meilleure évaluation des effets directs et indirects du télétravail permettra de valoriser ce levier dans les déplacements du quotidien. Quant au transport ferroviaire, porteur de fortes réductions d'émissions, il doit rattraper le retard d'investissement structurel qu'il a subi."

D'autre part, **la Convention citoyenne pour le climat a également proposé des mesures fortes pour contraindre le secteur et freiner son expansion,** qu'Emmanuel Macron s'était engagé à reprendre "sans filtre". Les récentes annonces de Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué aux Transports, sur la proposition d'une éco-taxe sur les billets d'avion, laissent penser que ce "sans-filtre" ne sera pas appliqué. Suite à la sortie du ministre, le Réseau Action Climat a annoncé le boycott du processus de concertation, qu'il juge biaisé.

En poursuivant une croissance infinie du trafic basée sur le mirage des innovations technologiques, **les dirigeants du secteur aérien mettent en péril la situation actuelle des salariés et celle des générations futures**. Le lobby de l'aérien maintient ses objectifs hors sol, soutenu par le gouvernement au mépris de la Convention Citoyenne pour le Climat et des recommandations du Haut Conseil pour le Climat.

Alternatiba et ANV-COP21 sont membres du réseau international Stay Grounded - Rester sur Terre, à l'origine de la campagne #SavePeopleNotPlanes : "NON AU SAUVETAGE INCONDITIONNEL DU SECTEUR AÉRIEN" qui milite pour une transition juste du secteur

https://rester-sur-terre.org/lets-stay-grounded/savepeoplenotplanes/

03

NOS REVENDICATIONS

Réduction du trafic aérien, plan de reconversion, abandon des projets d'extension d'aéroports, taxe kérosène, redirection de l'argent public, développement du réseau ferroviaire,...

NOS REVENDICATIONS

L'abandon de tous les **projets d'extension d'aéroports en France.**

La suppression de toutes **les lignes aériennes** court-courrier, a minima celles qui se font en **moins de 5 heures en train.**

La fin des **exonérations** accordées au secteur de l'aviation : suppression de l'exonération de taxe kérosène, TVA ramenée au taux normal de 20%, fin des subventions régionales et locales et **une réforme de la fiscalité** dans le cadre des plans de relance économique avec **un vrai plan de développement du secteur ferroviaire utilisant toutes les capacités du train de jour et de nuit, tant au niveau français qu'européen.**

La régulation puis l'interdiction des **vols en jets privés et des vols d'affaires.**

Plus largement dans les territoires, un travail doit être amorcé avec tous les acteurs du secteur pour élaborer **un plan de relocalisation des emplois et de reconversion** du secteur de l'aéronautique, à élaborer avec les salariés.

Les mesures de la Convention Citoyenne pour le Climat

Tirés au sort parmi la population française, les 150 membres de la Convention Citoyenne pour le Climat ont discuté et élaboré 149 mesures, qu'Emmanuel Macron s'était engagé à adopter "sans filtre". A l'issue de cette expérience démocratique inédite en France, il est intéressant de constater que les mesures proposées sur le secteur de l'aviation ressemblent grandement aux revendications que nous portons :

- Organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps (sur un trajet de moins de 4h)
La mesure fait l'objet de fortes attaques et court le risque d'être écartée

- Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants
La mesure fait l'objet de fortes attaques et court le risque d'être écartée

- Taxer davantage le carburant pour l'aviation de loisir

04

LES COLLECTIFS EN LUTTE

Cartographie des mobilisations, portraits de luttes locales, ...

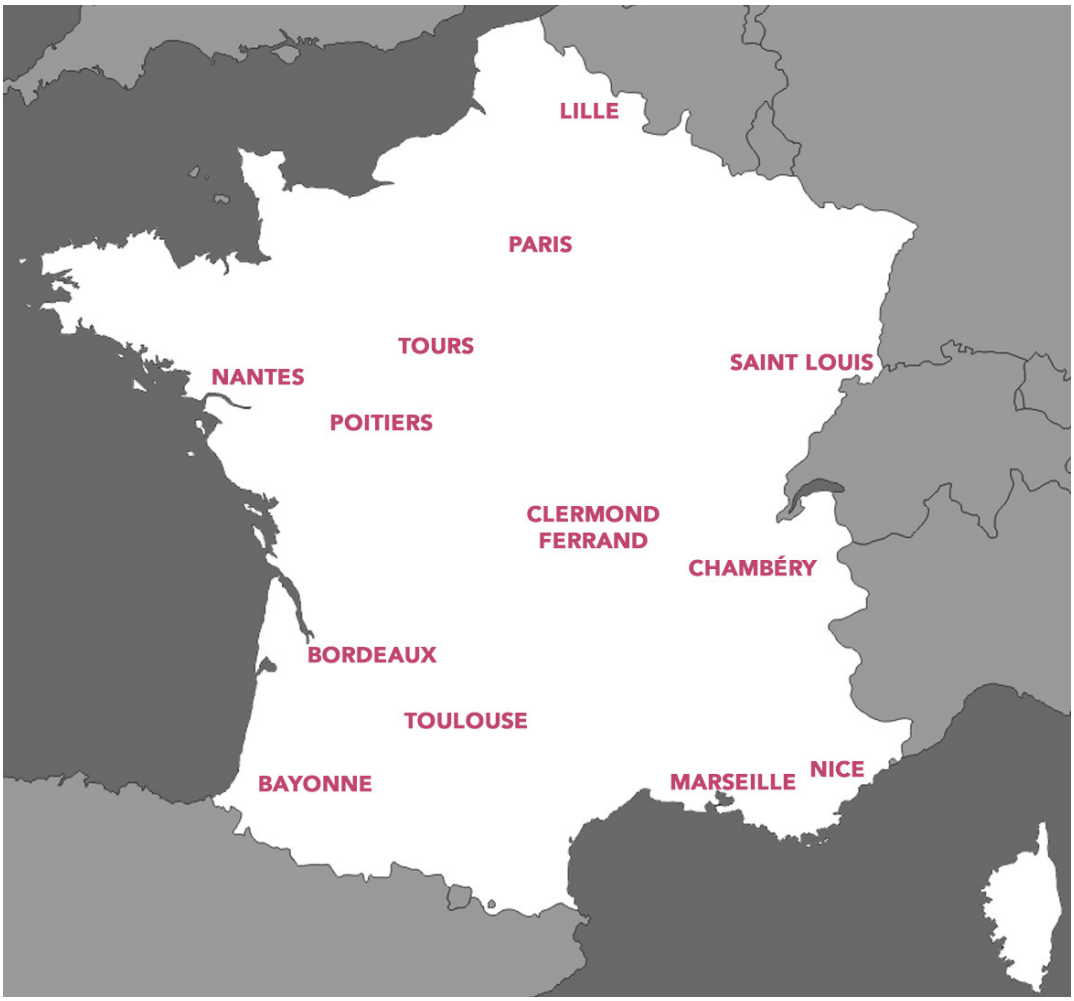
4.1 Cartographie des mobilisations du 3 octobre

Partout en France, les mobilisations prennent de l'ampleur : la conscience de l'impact réel du secteur aérien sur le climat grandit dans l'opinion publique, et le mécontentement face au renflouement du secteur sans contreparties se fait entendre. C'est pourquoi des mobilisations s'organisent à Poitiers, Bordeaux, Chambéry, Bayonne, Lille, Paris… Les salariés s'inquiètent de l'impréparation des employeurs du secteur en termes de reconversion et d'anticipation des crises, et se mobilisent, comme à Toulouse.

D'autre part, de nombreuses extensions d'aéroports sont encore en projet sur le territoire, et sont poursuivies coûte que coûte par les promoteurs. Les mener à terme serait tout simplement contraire à la stratégie nationale bas carbone de la France. Les abandonner est nécessaire, c'est l'objet des mobilisations à Nice, Marseille, Paris, Nantes.

D'autres projets, plus insidieux, visent à accorder de nouvelles subventions publiques à des aéroports déjà sous perfusion d'argent public, comme à Tours.

Cette journée d'action est devenue internationale après la traduction et le relais de l'initiative par le réseau international Stay Grounded. Une action est déjà prévue sur l'aéroport international "Benito Juárez" à Mexico par la Coordinadora de Pueblos y Organizaciones del Oriente del Estado de México (CPOOEM).



https://marchons-sur-les-aeroports.gogocarto.fr/annuaire

4.2 Quelques portraits de luttes locales

BAYONNE
AÉROPORT DE BIARRITZ

Organisateurs : Bizi!

Lutte : Pour la réduction du trafic aérien et la reconversion des emplois

Ce qu'il se passera le 3 octobre : communiqué de Bizi. Plus de détails sur l'Evénement Facebook

"L'aéroport de Biarritz est un symbole de l'injustice sociale et climatique. Un aéroport dont l'activité à l'année repose sur le trafic affaire et qui avec la perte globale de vitesse du secteur aérien risque de devoir licencier. Il est urgent de reconvertir les emplois du secteur !" Julien Clapié, porte-parole de Bizi.

Contact presse :
Dussault Romain - 06 27 96 96 49 rdussault@bizimugi.eu

BORDEAUX
AÉROPORT BORDEAUX - MÉRIGNAC

Organisateurs : ANV COP21 Gironde et IEET (Il Est Encore Temps)

Partenaires : Extinction Rébellion Bordeaux, L'association TACA

Lutte : Les actions comme celle du 17 juin dernier menée par XR Bordeaux et ANV COP21 Gironde, dénoncent la position des défenseurs de la ligne aérienne Bordeaux Orly dont Alain Rousset, Nicolas Florian, et Patrick Seguin font partie. Les collectifs revendiquent fin des navettes aériennes Bordeaux - Roissy et la diminution voire un arrêt des lignes dont une alternative en moins de 4h30 est possible grâce à d'autres transports en commun.

Ce qu'il se passera le 3 octobre : Une Marche sur l'aéroport de Mérignac et une action de désobéissance civile. Détails sur l'Evénement FB

Coordonnées des porte-paroles :
SIREYJOL Jean – jean.sireyjol@gmail.com et GRIMAULT François-Joseph – anvcop21@fji.net

« L'aviation est le mode de transport le plus polluant, le plus inégalitaire et le moins nécessaire. Atterrissons ! »
François-Joseph Grimault, porte-parole d'ANV-COP21 Gironde

CLERMONT
AÉROPORT DE CLERMONT - FERRAND (AULNAT)

"Les subventions publiques actuellement allouées au secteur aérien doivent être redirigées vers le développement des modes de transport moins polluants et socialement plus justes. Cette réattribution financière va de pair avec l'accompagnement à la reconversion des salarié·es de l'aéronautique."
Eléa Bauchet, porte-parole d'Alternatiba 63

Organisateurs : ANV Cop 21-63 et Alternatiba 63

Partenaires : Greenpeace GL Clermont Fd

Lutte : Après de nombreux effets d'annonce en faveur de la transition écologique de nos élus locaux, dont la déclaration d'état d'urgence climatique pour Clermont Auvergne Métropole, ces mêmes acteurs au secteur aérien continuent à le soutenir aveuglément. Malgré des chiffres qui démontrent sur de nombreux aspects l'incohérence du maintien de certaines lignes, des millions d'euros d'argent public (5M€ annuels partagés par la région, le département et la métropole pour l'exploitation de l'aéroport) sont dirigés vers un mode de transport utilisé par moins de 5% de la population avec des impacts climatiques très importants. Le maintien de la ligne Clermont-Paris, qui représente 80% des vols de l'aéroport, malgré une alternative en train avec une efficacité presque identique, est une aberration écologique. Cet argent public doit être affecté au financement d'une politique de développement de transports du quotidien non polluants (train, vélo, transports en commun). Stop à ces logiques qui nous mènent au crash climatique et social.

Ce qu'il se passera le 3 octobre : Marche sur l'aéroport Clermont-Aulnat. Détails sur l'événement Facebook.

Coordonnées porte-parole : Eléa Bauchet, elea.bauchet@lilo.org, 0645739247

LILLE
AÉROPORT DE LILLE - LESQUIN

"Le projet de doublement de la capacité de l'aéroport est une aberration écologique. A l'heure de l'urgence climatique et de la crise économique et sociale liée au covid-19 les investissements doivent être orientés vers la reconversion des secteurs les plus polluants et non vers une fuite en avant mortifère."
Jonas Heriteau, porte-parole d'Action Non-Violente COP21 Lille

Organisateurs : ANV-COP21 Lille, Extinction Rébellion Lille, Les Amis de la Terre Nord, Extinction Rébellion Calais, Alternatiba Lille

Partenaires : Greenpeace, Virage Énergie

Lutte : En juillet 2019 l'entreprise de BTP Eiffage a obtenu la concession de l'aéroport de Lille-Lesquin pour une durée de 20 ans. C'est l'envergure du projet d'agrandissement des infrastructures existantes, s'élevant à plus de 170 millions d'euros, qui a permis à la société de BTP de remporter l'appel d'offres lancé par le syndicat mixte des aéroports de Lille et de Merville (SMALIM). L'objectif assumé de cet investissement est de doubler la surface de l'aérogare afin de multiplier par deux la fréquentation annuelle de l'aéroport (de 2,2 millions de passagers à 4 millions en 2040). Ce projet inutile et climaticide, qui devrait ajouter à terme 5000 vols supplémentaires par an dans le ciel nordiste, doit être abandonner. Il est irrémédiablement incompatible avec les objectifs de réduction des gaz à effet de serre décidés dans l'Accord de Paris. Malgré les bonnes intentions environnementales affichées par ses promoteurs, cette opération dans son ensemble entre en totale contradiction avec les mesures proposées par la Convention Citoyenne pour le Climat et validées par le Chef de l'Etat !

Ce qu'il se passera le 3 octobre : Les organisateurs appellent à "rouler" en vélo en direction de l'aéroport de Lille - Lesquin faire entendre nos voix. Détails sur l'Evenement Facebook

Coordonnées porte-paroles: Jonas Heriteau, 0679354034, jonasheriteau@gmail.com

MARSEILLE
EXTENSION DU T1 DE L'AÉROPORT MARSEILLE-PROVENCE

Organisateurs : ANV-Cop21 Marseille, Alternatiba Marseille, Greenpeace Marseille, FNE13, YFC Marseille, Extinction Rebellion Marseille, Collectif Climat Pays d'Aix, Citoyens pour le Climat Marseille

Lutte : Malgré la crise sanitaire, les velléités d'expansion de l'aéroport Marseille-Provence n'ont pas été freinées, bien au contraire : l'aéroport entend s'aligner sur la croissance mondiale du secteur, et s'agrandir pour permettre davantage de trafic passager, et à terme la construction d'une nouvelle jetée d'embarquement pour les vols longs courrier. Mais l'aéroport avance masqué, et a séparé le projet en deux tranches, dont la première consiste "simplement" en la construction d'un nouveau bâtiment de 22 000 m2 et la réhabilitation des 28 000 m2 existants. C'est sur ce premier projet, soi-disant non capacitatif, que la population est amenée à s'exprimer pendant la période de consultation publique, du 15 septembre au 16 octobre.Les actions ont pour objectif de faire connaître le projet d'extension grâce à des décryptages, de la communication et des actions de sensibilisation, afin de montrer ses impacts directs et inciter le maximum de personnes à se prononcer lors de l'enquête publique. A l'issue de cette phase, un suivi des contributions apportées sera effectué afin de vérifier qu'elles ont bien été prises en compte dans l'avis rendu par le commissaire enquêteur.

Ce qu'il se passera le 3 octobre : Le 3 octobre, Marseille mobilisée contre l'extension de l'aéroport Marseille-Provence MP1 ! Détails dans l'Evénément Facebook

Coordonnées porte-paroles : Charlène Fleury, charliefleurene@gmail.com, 07 82 79 11 17 (sur la campagne anti-extension) et Florence Joly, floflojoly@yahoo.fr, 06 79 81 53 52

"Le projet d'extension du T1, envisagé depuis 20 ans et sans cesse reporté, est un projet d'un autre âge, complètement à rebours des enjeux climatiques actuels. Les chiffres délirants de croissance du trafic passager, qui évoquent 18 millions de passagers en 2045, montrent que l'aéroport est dans le déni le plus total de la crise sanitaire, sociale et climatique en cours..." Florence Joly, porte-parole d'ANV-Cop21 Marseille

NANTES
AMÉNAGEMENT DE L'AÉROPORT NANTES-ATLANTIQUE

Organisateurs : Alternatiba Nantes, GIGNVPartenaires : Extinction Rebellion Nantes, Attac44, Greenpeace Nantes

Lutte : suite à l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, l'État s'est engagé à la fois à améliorer le confort des riverains et à développer les capacités de l'aéroport. Le projet d'aménagement vise à permettre de doubler le trafic d'ici 2040. Deux actions déjà menées à l'aéroport de Nantes : Aller simple vers le crash climatique (10 juillet 2019) et Stop à la ré-intoxication du monde par l'aviation (17 juin 2020) pour demander l'abandon du projet d'aménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique.

Ce qu'il se passera le 3 octobre : marche sur l'aéroport, avec fanfare, animations, prise de parole, pique-nique à l'aéroport. Détail dans l'Evénement Facebook

Coordonnées porte-paroles : Rémi Donaint, 07 67 12 19 86, remi.donaint@alternatiba.eu
Margot MEUNIER, 06 58 67 84 47, margot.meunier49@gmail.com et Xavier BEBIN,
06 08 15 79 25, xavier_bebin@yahoo.fr

« Pour le climat et pour les riverains, il est vital de réduire le trafic aérien. Cela commence par l'abandon du projet d'aménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique, dont le but est de doubler le trafic. Il faut aussi penser la reconversion de toute la filière aéronautique, car il est injuste que les salariés soient les victimes du manque d'anticipation des dirigeants. Plus globalement, nous avons besoin de repenser tous ensemble nos besoins et nos moyens de déplacement. »
Rémi Donaint, porte-parole du GIGNV

NICE
EXTENSION DU T2 DE L'AÉROPORT NICE-CÔTE D'AZUR

'S'il y a bien une logique au sein du projet d'extension de l'aéroport de Nice, c'est que toutes les absurdités sont réunies : aéroport empiétant sur une zone Natura 2000, étude d'impact sur la biodiversité mal faite, nuisances sonores permanentes pour les riverains car l'aéroport est au sein de l'agglomération, pollution de l'air meurtrière (500 morts/an à Nice sont dus à la pollution de l'air), projections d'émissions incompatibles avec tous les accords nationaux et internationaux, construction sur un sol instable et une zone déjà inondable mettant en péril l'activité économique et ses salariés... Chapeau aux promoteurs d'avoir rassemblé autant de pépites ! Le 3 octobre, mobilisons-nous contre cet écocide !'
Quentin Duchaufour, porte-parole d'ANV-Cop21 Nice.

Organisateur : ANV-Cop21 NicePartenaires : Collectif Citoyen 06, ANV-Cop21 Marseille

Lutte : Si Nice est l'une des villes les plus polluées de France, l'aéroport Nice Côte d'Azur, 3e aéroport français après les 2 ADP, en est en grande partie responsable, du fait de sa proximité avec le centre ville (7km) et du survol des avions sur la fameuse Promenade des anglais, qui déversent leurs particules fines directement au-dessus du centre ville. Les politiques locales, axées sur le tourisme comme mono-activité, encouragent une logique de croissance du secteur aérien alors même que Nice n'est pas adaptée pour accueillir ces dizaines de milliers de touristes supplémentaires (infrastructures insuffisantes et déjà saturées, pollution urbaine décuplée, insuffisance alimentaire et énergétique, gestion des déchets supplémentaire...). L'extension de l'aéroport, justifiée comme « nécessaire pour anticiper la croissance du secteur » est le cœur symbolique de cette politique de croissance globale menée au détriment de la santé des niçois et en contradiction totale avec l'Accord de Paris et les politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre au niveau national avec la Stratégie Nationale Bas Carbone, ou local avec le Plan Climat Air Énergie Métropolitain. Le projet d'extension est sur la table depuis des années, les études d'impact ont été bâclées. Un collectif d'experts (Collectif Citoyen 06) actif sur le plan du plaidoyer, milite depuis deux ans contre ce projet. Il a fait de nombreuses apparitions médiatiques au niveau local et national, et a entrepris depuis début 2020 des recours juridiques. L'enquête publique ayant reçu une large majorité d'avis négatifs (75% d'avis exprimés sont contre le projet). Des actions de communications pour alerter le plus possible la population de ce projet ont déjà été menées. Face au silence des décideurs depuis le déconfinement, une prise de position claire doit être décidée contre ce projet qui ne peut plus, aujourd'hui, être considéré comme viable. Christian Estrosi et le gouvernement sont invités à s'exprimer publiquement contre cette extension, et les porteurs du projet doivent annuler immédiatement toute velléité d'extension de l'aéroport dans un secteur déjà en crise.

Ce qu'il se passera le 3 octobre : Marche sur l'aéroport de Nice. Détails sur l'événement FB

Coordonnées porte-parole : Quentin Duchaufour, 06 11 76 72 06, quentinduchaufour@gmail.com

PARIS
CONSTRUCTION DU TERMINAL 4, EXTENSION DE L'AÉROPORT ROISSY - CHARLES DE GAULLE

Organisateurs : Alternatiba Paris, Collectif Non au Terminal 4 de Roissy, Action Climat Paris

Partenaires : Greenpeace Paris, FNE Ile de France, Les Amis de la Terre Paris, Advocnar (Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes), Extinction Rebellion Val d'Oise

Lutte : Aéroports De Paris (ADP) prévoit d'agrandir l'aéroport de Roissy en construisant un nouveau terminal permettant d'accueillir 40 millions de passagers supplémentaires, l'équivalent du trafic à l'aéroport d'Orly. Depuis plus d'un an, des citoyens se mobilisent contre ce projet faramineux, qui coûterait entre 7 et 9 milliards d'euros. Même l'Autorité environnementale a récemment épinglé le projet d'ADP en pointant l'inadéquation avec les objectifs climatiques de la France ainsi que ses impacts sur la qualité de l'air et le bruit, menaçant la santé des riverains. Le projet d'ADP repose sur l'hypothèse d'une croissance continue du trafic aérien, qui doit être remise en cause face à l'urgence climatique et la pandémie de la Covid-19. ADP et le gouvernement, en tant qu'actionnaire du groupe, ont annoncé que le projet d'extension devrait être revu. L'abandon pur et simple du projet est exigé.

Ce qu'il se passera le 3 octobre : Une action de désobéissance civile de masse se prépare. Les organisateurs appellent notamment à "rouler" en vélo en direction de l'aéroport. Détails sur l'Evénement FB

Contact presse : Cécile Marchand, cecile.marchand.at@gmail.com, +33 6 69 97 74 56

"Le projet d'extension du T4 à Roissy ne doit pas être remanié comme l'a annoncé le gouvernement, il doit tout simplement être abandonné. L'heure est à l'organisation de la réduction du trafic aérien de manière juste pour les salariés, non à l'agrandissement des aéroports pour accueillir plus de voyageurs."
Sixtine Dano,
porte-parole d'Alternatiba Paris

POITIERS
MARCHE ET VÉLORUTION SUR L'AÉROPORT DE POITIERS-BIARD

'L'extension d'un petit aéroport peu fréquenté comme celui de Poitiers-Biard serait un gaspillage financier. Pour faire face à l'urgence climatique, le trafic aérien doit être drastiquement réduit et l'argent public doit financer le développement de moyens de transport alternatifs moins carbonés.'
Antoine Guilleux d'ANV-COP21 Poitiers, porte-parole de la campagne Mobilités Climat Vienne

Organisateurs : ANV-COP21 et Alternatiba PoitiersPartenaires : Vélorution, Extinction Rebellion et Greenpeace Poitiers

Lutte : Depuis janvier 2020, peu avant le changement des équipes municipales, un nouveau contrat d'exploitation de l'aéroport de Poitiers-Biard a été signé avec la société Sealar, pour une durée de 12 années ! Ce contrat oblige à un projet de réaménagement de l'aérogare et de réfection de la piste, estimé à 8 millions d'euros (si ce projet n'est pas mis en œuvre, le contrat pourra être cassé après 6 années). L'abandon de ce projet doit être acté dès aujourd'hui.

Ce qu'il se passera le 3 octobre : Le 3/10, Marchons et Pédalons sur l'aéroport de Poitiers-Biard ! Détails sur l'Evénement Facebook

Coordonnées porte-paroles :
Antoine Guilleux, 06 79 70 04 29, antoine.guilleux@orange.fr
Aurélien Fouquet, 06 79 99 64 05, aurelien.fouquet@aquitania.org

TOULOUSE
TOULOUSE-BLAGNAC

« Le 3 octobre, des marches sur les aéroports auront lieu dans toute la France. A cette occasion rassemblons-nous tous, citoyens toulousains et de la région ! Marchons sur Blagnac pour affirmer notre refus de ce système moribond et dévastateur. Réunissons-nous en assemblée populaire pour continuer à bâtir un nouveau monde, car, si Toulouse et sa région sont au cœur de la crise de l'aéronautique, c'est aussi là que s'inventent et s'expérimentent les alternatives d'aujourd'hui et de demain. Le 3 octobre, rassemblons-nous pour un monde plus juste, plus respectueux du vivant. » Anaël Chataigner, porte-parole d'ANV-COP21 Toulouse

Organisateurs : ANVCOP 21 Toulouse

Lutte : actions de convergence (marche) en vue de lancer une campagne de plus long terme pour la réduction drastique du trafic aérien et un plan de reconversion du secteur

Ce qu'il se passera le 3 octobre : Le 3 octobre : Marchons sur l'aéroport de Toulouse. Détails sur l'Evénement Facebook

Coordonnées porte-paroles :
Anaël, 06 63 59 24 37, anael.chataignier@protonmail.com

TOURS
AÉROPORT TOURS-VAL DE LOIRE

Organisateurs : ANVCOP21 Tours

Partenaires : XR, Alternatiba

Lutte : Les revendications portées sont la fin des subventions publiques à Ryanair et à l'aéroport de Tours (3M) et l'utilisation de l'argent public pour financer un plan de reconversion du secteur ainsi que les mobilités alternatives.

Ce qu'il se passera le 3 octobre : Roulons sur les aéroports - Mobilisation à Tours ! Détails sur l'Evénement Facebook

MEXICO
AÉROPORT INTERNATIONAL
“BENITO JUÁREZ”

Organisateur : Coordinadora de Pueblos y Organizaciones del Oriente del Estado de México (CPOOEM) - Page FB

Action le 3 octobre : Action à l'aéroport international 'Benito Juarez' en réponse à l'appel d'Alternatiba et ANV-COP21

Pour plus de renseignements :
Gabriela, coordinadoradepueblosdelorienteedomex@hotmail.com
turismotexgv@hotmail.com

Coordinadora de Pueblos y Organizaciones del Oriente del Estado de México en Defensa de la Tierra, el Agua y su Cultura

05

CONTACTS PRESSE ET PORTE-PAROLES

Contacts presse

PAULINE BOYER
09 72 27 85 95
pauline.boyer@alternatiba.eu

CÉCILE MARCHAND
06 69 97 74 56
cecile.marchand.at@gmail.com

Porte paroles nationaux

MARIE COHUET

NICOLAS NACE

Porte paroles régionaux

Clermond Ferrand
MARIE COHUET
06 45 73 92 47
elea.bauchet@lilo.org

Lille
JONAS HERITEAU
06 79 35 40 34
jonasheriteau@gmail.com

Marseille

FLORENCE JOLY
06 79 81 53 5,
floflojoly@yahoo.fr

CHARLÈNE FLEURY
07 82 79 11 17
charliefleurene@gmail.com

Porte paroles régionaux

Nantes
RÉMI DONAINT
07 67 12 19 86
remi.donaint@alternatiba.eu

Nice
QUENTIN DUCHAUFOUR
06 11 76 72 06
quentinduchaufour@gmail.com

Paris
SIXTINE DANO
06 66 58 38 27
sixtine.dano@gmail.com

Porte paroles régionaux

Poitiers
ANTOINE GUILLEUX
06 79 70 04 29
antoine.guilleux@orange.fr

Toulouse
ANAËL
06 63 59 24 37
anael.chataignier@protonmail.com

A PROPOS DE

ALTERNATIBA

Alternatiba est un mouvement citoyen qui lutte pour des conditions de vie dignes sur Terre pour toutes et tous, maintenant et pour les générations futures. Alternatiba donne des outils d'organisation aux citoyens et citoyennes pour agir face au dérèglement climatique qui impacte déjà des millions de personnes. Mettre en lumière les alternatives au mode de vie consumériste actuel et entraîner leur généralisation, Alternatiba est ancré dans les territoires pour construire des sociétés soutenables et justes. Avec près de 140 groupes répartis en France, Haïti, Suisse, Sénégal et RDC, le mouvement agit en local pour un changement global.

ACTION NON-VIOLENTE COP21

Action Non-Violente COP21 est un mouvement citoyen utilisant la désobéissance civile comme moyen d'action pour changer le système économique et politique actuel à l'origine du dérèglement climatique et du creusement des inégalités partout dans le monde. Il agit pour contribuer à créer un mouvement de masse non-violent, radical et populaire capable d'instaurer un rapport de force avec les dirigeants pour les contraindre à prendre enfin les décisions nécessaires à la réorganisation de la société afin de limiter le dérèglement climatique au maximum, tout en ne laissant personne de côté. ANV-COP2 organise des actions pour résister, s'opposer ou ne plus coopérer à des projets ou décisions, émanant d'organes publics ou privés, qui aggravent le dérèglement climatique et creusent les inégalités.

#AvionsATerre