

Réflexions pour une pratique écoresponsable des transports

*Proposition de la commission Transport
de NDDL Poursuivre ensemble*



Les dessins viennent du réseau Stay Grounded

Nous voyons à Nantes de nombreux réfugiés, soit des réfugiés climatiques, soit des réfugiés de guerres. Les guerres africaines ou proche-orientales ont souvent des enjeux liés à l'extractivisme (métaux rares, nucléaire, pétrole), donc à l'accaparement des ressources planétaires. Quant à la crise climatique, elle touche principalement des populations qui n'en sont pas responsables ! Par exemple, ces populations vulnérables ne sont pour la plupart jamais montées dans un avion (moins d'un humain sur dix a mis les pieds dans un avion !)...

Prendre l'avion n'est en aucun cas anodin

Voyager, se transporter d'un lieu à un autre, a automatiquement un impact sur l'environnement (écologique, social, culturel), pas seulement sur le climat.

Par exemple, le cycliste ne brûle pas de carburant (à part celui induit pour sa nourriture) mais un vélo non électrique émet tout de même 5 grammes de CO₂ au kilomètre (en se basant sur sa fabrication, comptant une moyenne de 19,9 kg par vélo, à partir de 14,6 kg d'aluminium, 3,7 kg d'acier et 1,6 kg de caoutchouc, pour un cycle parcourant 2 400 km par an pendant huit ans – calcul de TNO/Eco-invent, Pays-Bas). Et pourtant, le vélo est le moyen de transport le plus efficace : c'est le meilleur rapport qualité/prix et, économiquement, c'est le plus rapide (selon les calculs de Jean-Pierre Dupuy, prenant en compte tous les paramètres, ne serait-ce que parce qu'on passe beaucoup moins de temps à travailler pour se payer un vélo qu'une automobile).

Ce qui va suivre est désolant, affolant, dramatique. Cela va faire mal mais ne devrait pas nous empêcher de rechercher une joie de vivre, de façon encore plus déterminée.

On pourrait aussi prendre le parti de rire d'une fable (développée plus loin), celle de l'homme-grenouille qui nie ses limites, et qui, malade de l'hubris (la folie des grandeurs), veut vivre au-dessus de ses capacités... et qui ne voit pas le piège séduisant dans lequel il s'est fourvoyé.

Des gens comme Donald Trump et ses amis en riraient volontiers, bien qu'ils n'accordent aucun crédit à ce que dit (pourtant avec diplomatie) le GIEC car ils roulent pour la finance qui ne vise qu'à prospérer, avec l'appui des électeurs qui ne veulent pas négocier leur niveau de vie. Homme-autruche, le climato-sceptique sera aussi, par la force des choses, homme-grenouille.



Ours polaire femélique au Svalbard, août 2015 (photo Kerstin Langenberger)

Commençons par observer quelques chiffres relatifs aux nuisances liées à la consommation de l'énergie nécessaire pour les transports. La pollution d'une part et l'exploitation des ressources d'autre part.

1. Selon l'ADEME (chiffres-clés 2014 Climat Air Énergie), en moyenne, les émissions de GES (**gaz à effet de serre**) selon les moyens de transports, en grammes par passager au kilomètre sont les suivantes :

TGV	3,2 g
Train Intercités	12 g
Autocar	58 g
Voiture	85 g
Avion	145 g

Les chiffres de l'ADEME sont relatifs car ils ne prennent en compte que le fonctionnement (les carburants) en oubliant la fabrication et les infrastructures. L'empreinte écologique d'un TGV est importante, avant même de circuler. Ces chiffres font aussi partie d'une propagande pour le tout TGV, un système néfaste qui produit d'autres nuisances dangereuses (il fonctionne au nucléaire – et là encore, on ne prend pas en compte la fabrication des centrales ni l'extraction des minerais) et détruit les lignes secondaires et les trains de nuit.



Au centre du monde, le 15 octobre 2016

Ces chiffres sont en plus différents d'un pays à l'autre, selon l'origine de l'énergie utilisée par le moyen de transport...

2. D'autre part, il n'y a pas que les GES qui rendent la vie non soutenable sur notre planète, malheureusement unique et limitée, n'en déplaise à ceux qui croient religieusement en la Croissance Économique (par définition illimitée, sinon ce serait la récession), raison d'être du capitalisme.

Deux autres concepts (complémentaires) permettent en effet d'appréhender la fragilité de notre planète :

D'abord, le « Jour du Dépassement de la Terre » (Earth Overshoot Day) est le jour où l'humanité a fini de consommer les **ressources renouvelables** annuelles. La date est calculée chaque année par l'ONG Global Footprint Network. La première année, en 1971, c'était le 24 décembre. Presque chaque année, le Jour du Dépassement est plus tôt que celui de l'année précédente. Par exemple, le 13 octobre en 1990, le 5 septembre en 2004 et, le 1^{er} août en 2018 !

Ensuite, la même ONG calcule l'**empreinte écologique** [1] en « hectare global (hag) ». En 2014, l'humanité consommait 1,69 Terre, mais de façon très inégalitaire : les Haïtiens 0,4 planète, les Français 2,79 planètes, les Américains presque cinq...

La **moyenne mondiale de l'empreinte écologique** est de 2,84 hag par personne alors que la biocapacité moyenne est de 1,68 hag par personne ; il faut donc 1,69 Terre pour couvrir la consommation de l'humanité ;

Un **Français** a besoin de 4,7 hag pour maintenir son niveau de vie. Si tous les humains consommaient autant qu'un Français, il faudrait disposer de 2,79 planètes ;

Un **Américain** a besoin de 8,37 hag pour sa consommation. Si tous les humains consommaient comme un Américain, il faudrait disposer de 4,97 planètes ;

Un **Brésilien** a une empreinte écologique de 3,08 hag (1,83 planète) ;

Un **Chinois** a une empreinte de 3,71 hag (2,21 planètes) ;

Un **Indien** a une empreinte de 1,12 hag (0,67 planète).

Un **Haïtien** a une empreinte de 0,67 hag (0,4 planète).

Source : Wikipedia

Une concurrence complètement déloyale entre l'avion et les autres moyens de transport

Les multiples subventions aux aéroports régionaux favorisent l'implantation des compagnies low-cost et la généralisation des bas-prix. Alors que l'empreinte écologique (notamment en CO2) est énormément plus grande en avion qu'en train (40 fois plus de GES en avion qu'en TGV selon l'ADEME !), *prendre le train est devenu un acte militant et une punition pour le portefeuille*. Avec la disparition de bien des trains de nuit, beaucoup de voyageurs sont même acculés à prendre l'avion pour bien des destinations. Et cela, au moment où la France se targue de transition écologique !

VOLOTEA  LA SARDAIGNE, LA CORSE, LES CANARIES...
ENVOLEZ-VOUS VERS 32 DESTINATIONS À PARTIR DE
19€

volotea.com

Tarif pour un aller simple, taxes incluses, sous réserve de disponibilité et de paiement avec une carte Visa/Amex. Places disponibles limitées pendant les périodes de promotion. Pour plus d'informations consultez le site volotea.com



Dans une Europe qui ne tolère aucune « **concurrence faussée** », on ne taxe pas le kérosène à la différence des carburants des autres moyens de transports. C'est ainsi que les vols deviennent beaucoup moins chers que

les voyages en train ! Il y a là une *concurrence déloyale* entre l'aérien et le terrestre, pourtant moins polluant.

On nous rétorque que c'est parce que la Convention de Chicago (1947, révisée en 2006 par 191 pays) interdit la taxation pour l'aviation internationale, mais cela ne concerne pas les vols intérieurs. Ainsi les Pays-Bas, la Suisse (certes petits en surface) mais aussi le Japon, l'Inde, le Brésil et même les États-Unis ont introduit une taxe pour leurs liaisons intérieures [2]. Pourquoi pas la France qui se targue d'être meilleure que les autres ? Pourquoi ne pas appliquer la TICPE à l'aérien ?

De façon plus générale, pourquoi les politiques publiques ne prennent-elles pas des mesures en accord avec les conclusions des instituts de « développement durable » comme l'IDDRI [8] pour qui appliquer les scénarios environnementaux de l'Union Européenne « signifie à terme très concrètement de moins prendre l'avion » ? Pourquoi toujours repousser les échéances ?

Dans le même ordre d'idées, pourquoi le secteur aérien (tout comme le maritime) a-t-il échappé au protocole de Kyoto ?

Et pourquoi l'ONU n'interdit-elle pas des aberrations comme le *tourisme lunaire* prévu en 2023 par la société SpaceX d'Elon Musk, soit quatre ou cinq jours dans la fusée BFR (Big Falcon Rocket, 100 tonnes !) pour aller faire un tour autour de la lune. Les médias se gargarisent du coût (un projet à 5 milliards de dollars) et sont fascinés par le premier client, le milliardaire Yusaku Maezawa. Mais aucun ne critique cette gabegie et... les chimères de Musk pour qui nous « devons devenir une civilisation multiplanétaire aussi vite que possible ».



Fusée *Falcon heavy* de SpaceX, Cap Canaveral (6 février 2018) / photo HANDOUT REUTERS

Ni ici, ni ailleurs

Vouloir développer l'aérien revient à encourager un suicide humanitaire. Et pourtant, il y a 422 aéroports en projet dans le monde, dont 85 en Europe. Il y en avait même 86 jusqu'au 17 janvier 2018...

Le trafic a doublé depuis 20 ans. Le Ministère des transports prend en compte cette perspective sans tirer la sonnette d'alarme environnementale : « Le trafic mondial va doubler d'ici 2040, la France doit prendre sa part de cette croissance » (*Assises du transport aérien*, mars 2018). N. Hulot brillait par son absence à ces Assises, mais Mme Elisabeth Borne y a annoncé une réduction de la TAP (taxe d'aéroport) et continue de refuser toute taxation du kérosène. (Source : *FNAUT infos n° 266, été 2018*)

En 2017, Nantes-Atlantique, 9^e aéroport français, est avec Toulouse en progression de 14 % de passagers (suivent Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Lyon, Nice et Marseille autour de 7 %). Encourager cette croissance néfaste est injustifiable. Nicolas Hulot, impuissant devant cette tendance, en a tiré les conséquences avec fatalité.



Flashmob de Reclaim the Power, le 1^{er} octobre 2016 au London Airport

Préconisations locales

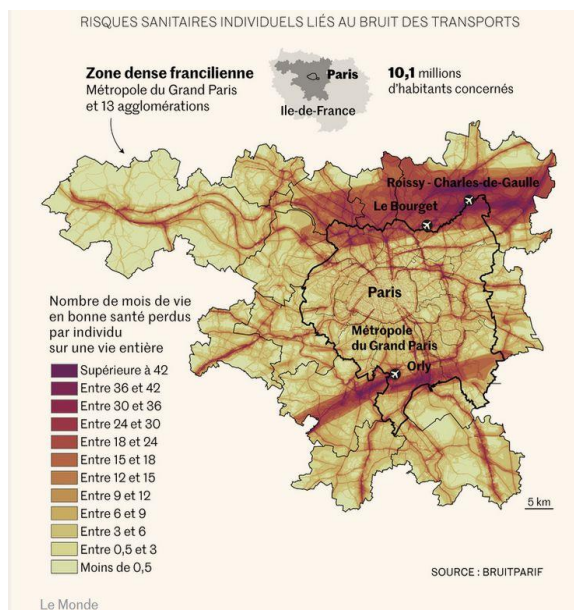
Nous étions contre NDdL, nous ne sommes pas davantage favorable à la construction de nouveaux bâtiments d'aérogare (provisoire ou extension définitive) à Nantes-Atlantique. La plupart des vols intérieurs ne sont pas justifiés : le train peut nous transporter à Roissy ou Orly s'il faut vraiment prendre l'avion.

Contre la pollution qui pénalise les riverains (oxydes d'azote [NOx], dioxyde de soufre, ozone, traînées de condensation, particules... sans oublier la pollution sonore), il est en effet temps de **limiter le trafic** (au lieu de l'augmenter avec le classement en catégorie A de Nantes-Atlantique qui permet plus de vols de nuit). Cela ne dispense pas de réaliser rapidement la nouvelle trajectoire d'approche pour la tranquillité des riverains, d'aider à l'isolation phonique des logements, et d'améliorer l'accessibilité avec le train et le tram.

Pourquoi le plan Climat de Nantes-Métropole ne prend-il pas en compte le trafic aérien de Nantes-Atlantique ?

Pourquoi vouloir agrandir l'aéroport actuel ? Pourquoi vouloir allonger la piste ? (pourquoi faudrait-elle qu'elle soit plus longue qu'à Notre-Dame des Landes ?) La DGAC envisage de « développer à 9 millions de passagers avec un potentiel de d'agrandissement de 15 millions » (*source : Ouest-France du 19 septembre 2018*). Alors qu'on est censé mettre en place une politique de transition énergétique, difficile à réaliser sans réduire le transport aérien...

Les maires Sud-Loire ne veulent pas d'un Nantes-Atlantique à 9 millions de passagers...



Le Monde.fr, 8 février 2019 « Le bruit nuit gravement à la santé des Franciliens »

Nous répétons « Ni ici ni ailleurs »... L'effet NIMBY (Not in my back yard, Pas dans mon jardin) est aujourd'hui remplacé par un mot d'ordre plus radical : BANANA (Build absolutely nothing, anywhere, near anything, Ne construisons plus rien)...

« M. Spineta a préconisé de fermer massivement les « petites lignes ferroviaires » non rentables : mieux vaudrait fermer bien des aéroports régionaux, beaucoup trop nombreux et qui, souvent, ne desservent que des destinations touristiques situées à l'étranger. » (Source : FNAUT infos n° 266, été 2018)

Un bilan global alarmant derrière la propagande du *greenwashing*



« L'Organisation de l'aviation civile internationale (Oaci) s'est engagée en 2016 à une « *croissance neutre en carbone* » à partir de 2020. Au menu, selon le directeur général de l'Oaci, Fang Liu, un programme « *équilibré et pragmatique* » visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre via « *l'innovation technologique, la modernisation des procédures et l'utilisation grandissante de biocarburants* ». Et cerise sur le gâteau : un marché mondial de la compensation carbone. » (Reporterre, 15 janvier 2018, dans un article qui démonte les idées reçues colportées par les médias, notamment les mythes de la compensation et du « kérosène vert », dangereux par rapport à la famine dans les pays appauvris [3]). En novembre 2018 doit être décidé le plan de Réduction et de Compensation Carbone pour l'Aviation Internationale (CORSIA) qui est encore un pur exemple de *greenwashing* faisant croire qu'il peut y avoir une « aviation durable (*global sustainable aviation*) ».



Le « concept-plane » d'Airbus est « plus un fantasme d'ingénieur qu'un projet réalisable », selon *L'Usine nouvelle*, 14 sept. 2010.

Ces belles paroles ne sont que poudre aux yeux : ce discours est faussé et part de chiffres tronqués. Par exemple, on nous répète que le transport aérien n'est responsable que de 2% des émissions de CO2 dans le monde.

Or, il ne s'agit là que du chiffre du CO₂ du carburant brûlé, sans tenir compte des phénomènes liés à la haute altitude (émissions d'oxydes d'azote, de sulfates et de suies, des traînées de condensation, de la formation des cirrus...) sans oublier les émissions lors de l'extraction des carburants, leurs transports, les infrastructures aéroportuaires, la fabrication des avions, etc. Le vrai impact est donc plus inquiétant : l'aviation est responsable aujourd'hui de 5 % des GES.

Sachant qu'il est prévu une croissance importante du transport aérien, les chiffres vont devenir catastrophiques (toujours dans l'article de Reporterre : « De 1990 à 2010, les émissions globales de CO₂ ont augmenté de 25 % ; dans le même temps, celles dues à l'aviation ont augmenté de 70 % », souligne le rapport de l'ONG européenne Finance and Trade Watch. À ce rythme-là, les gaz à effet de serre émis par les avions seront multipliés par huit d'ici à 2050, et représenteront 20 % des émissions globales.)

Et ceci parce que 3% [8] de l'humanité prend l'avion sans utilité (par exemple pour aller bronzer à l'autre bout du monde), ou par pur confort alors qu'il existe des alternatives (train, car, ferry, voiture bien remplie, voire visio-conférence pour éviter les transports des cadres).

Encore une fois, mieux vaut prendre son vélo.

Comment réduire les pollutions ?

Faisons un détour par la publicité dont le but est sciemment de rendre les gens malheureux afin de créer des frustrations et ainsi inventer des besoins artificiels qui déclenchent donc des achats de compensation, entraînant une surconsommation d'objets et d'activités inutiles et augmentant l'empreinte écologique des individus... La publicité est un cercle vicieux d'autant plus qu'elle finance les médias, exerçant envers eux une sorte de chantage pernicieux...

Il faut donc commencer par **interdire la publicité**. Cela paraît une tâche difficile, mais comment peut-on justifier raisonnablement une activité fondée entièrement sur la manipulation des gens ? On l'a vu avec l'interdiction des publicités des cigarettes : quand les politiques prennent leurs responsabilités, ils le peuvent. Qui s'en plaint aujourd'hui ?



Source : *Tourmag.com*, 23 janvier 2018

En matière de transports, les publicités des avionneurs sont des **incitations au crime** environnemental, de même que les nombreuses publicités de l'industrie automobile mettant dans nos têtes une vision du monde basée sur la vitesse et la mobilité, toutes deux magiques.

Dans le même ordre d'idée, il faut demander *la suppression des systèmes de fidélisation Grands Voyageurs qui induit l'avion comme symbole de statut social* [5].

Il faudrait privilégier les transports alternatifs, si possible neutres en carbone. Il faudrait revenir aux trains de nuit, à la marine à voile...

Il faudrait aussi interdire les vols de moins de 800 Km, qui n'ont aucune justification écologique. « Un cinquième des émissions de CO2 rejetées par le transport aérien au niveau mondial sont produites lors de voyages de moins de 1500 km qui pourraient être effectués autrement. » (Source : FNAUT infos n° 266, été 2018)

Ceux qui dénonceraient dans ces propos une « écologie punitive » (bête noire de Mme Royal qui préfère l'illusoire croissance verte) devraient réfléchir avant de la refuser : soit on se punit, soit on va dans le mur – ce qui sous-tend que **l'on punit nos enfants** !

Il serait peut-être urgent de s'auto-culpabiliser de ne rien faire contre le désastre écologique et social, puisque la surconsommation des pays riches produit une croissance des inégalités globales ! Ce n'est plus à la mode de d'affirmer cela aujourd'hui, mais admettons qu'on commet bien des crimes en toute bonne conscience, alors que seule notre mauvaise conscience nous permettrait d'avoir le courage d'être vertueux...

Car 45 ans après *L'idéologie sociale de la bagnole* (l'article clairvoyant d'André Gorz dans *Le Sauvage*, sept. 1973, repris dans *Écologie et politique*, Points), 44 ans après la campagne présidentielle de René Dumont, 28 ans après le premier rapport du GIEC et alors que la banquise fond sous nos yeux, *il n'est plus possible de ne pas savoir* ! Il n'est plus possible de faire l'autruche.



Pub pour la Renault Zoé, 2013

Nous devons donc prendre conscience des conséquences de notre mode de vie. Il ne suffit pas de rouler à vélo tous les jours... « Prendre l'avion vient gâcher ce bel équilibre écologique. La planète peut supporter environ 11 milliards de tonnes de GES par an, selon les scientifiques du GIEC, soit un quota annuel de 1,6 tonne de GES à ne pas dépasser pour chaque terrien. Pour un seul passager sur un vol A&R Paris-New York, cela fait un total de 3 t GES, comme l'usage pendant un an d'un gros 4x4 qui fait du 10 litres aux 100 km : c'est près de deux fois notre quota annuel... » [4].

Un Français émet en moyenne 10 tonnes par an : il faudrait donc diviser par six nos émissions de GES.

« Accepter la totalité du message des scientifiques sur le climat signifierait abandonner le principe fondamental de la modernité, c'est-à-dire l'idée d'un progrès. Cela signifie renoncer à l'idée selon laquelle le futur est toujours une version améliorée du présent, ce qu'il ne sera plus à l'avenir. Il faudrait au contraire se résigner à un changement de vie radical. » Clive Hamilton (« En réalité, nous sommes tous climatosceptiques », *Le Monde*, 21 novembre 2018).

En effet, **remettons en question nos loisirs énergivores égoïstes** (*Quel monde allons-nous laisser à nos enfants ?*) et le « droit » à la **mobilité totale** car en réalité seuls les plus riches profitent de ce « droit ». Nous ne devons pas inculquer à nos enfants ce « droit » (*À quels enfants allons-nous laisser le monde ?* comme s'inquiétait Jaime Semprun).

« Nous devons interroger le développement des habitudes de voyages lointains, des week-ends en avion et du tourisme de masse qui nuit aux cultures et aux écosystèmes locaux. [5] » Toute l'humanité ne pourrait de toute façon pas avoir une voiture personnelle et la capacité de voyager en avion, alors pourquoi certains s'arrogent-ils ce privilège ?

Si tout le monde ne se reconnaît pas dans la guerre contre les inégalités, du moins à peu près tout le monde devrait accepter de partir en **guerre contre le réchauffement climatique**. Et qui dit guerre, dit économie de guerre. En temps de guerre, on a recours aux rationnements.



Port de Hambourg, juillet 2007

Rationner ?

De façon plus générale, faudrait-il envisager de rationner l'empreinte écologique de chacun, la consommation en carburants ? Est-ce un moyen égalitaire pour limiter leurs nuisances, pour inverser la courbe et revenir non pas à la bougie mais, disons, à l'empreinte écologique des années 1950-1960, quand la Terre ne dépassait pas ses capacités environnementales ?

Si voyager en avion devenait plus cher, ce ne serait pas pour autant réservé aux riches, grâce aux quotas individuels.

Il faudrait alors régler d'autres problèmes (comme le marché noir), cette fois sans hypocrisie (pas comme avec la compensation carbone, un droit à polluer qui ne dit pas son nom). Mieux vaut une contrainte juste que la loi de la jungle en temps de crise.

Le rationnement serait tout autant nécessaire pour les autres ressources essentielles : l'eau, l'électricité, la viande, l'informatique (par exemple fermer des data centers, sachant que le système de refroidissement d'un data center consomme autant qu'une ville de 30.000 habitants ! [10])... Donc changer notre mode de vie... Et lutter contre la gabegie qu'il induit, par exemple, s'opposer au projet Surf Park à Saint-Père-en-Retz... Mais ne parlons ici que des transports.

Il ne faut pas rêver et espérer que, de son propre chef, chacun se rationne, que chacun fasse sa part (en effet, cela ne suffit pas de fermer le robinet quand on se lave les dents !). L'État pourrait imposer des mesures d'urgence environnementale destinées à sauver ce qui peut encore l'être. « Nous avons besoin de règles contraignantes et obligatoires ainsi que de limites d'émissions de GES clairement définies. [...] Il y a aussi besoin de taxes sur les voyageurs réguliers, de limitations du nombre de vols... » [5].

Il faut également lutter contre les grands projets nuisibles comme les aéropolis (villes nouvelles autour d'aéroports).



KLIA Aeropolis, Kuala Lumpur (Malaisie)

Est-il judicieux d'annoncer la catastrophe, l'effondrement ?
Cela risque de nous tétaniser, de nous rendre défaitistes, fatalistes...
Cependant, à vouloir jouer l'**autruche**, l'humanité risque de disparaître bientôt. Depuis 50 ans, on sait que cela va mal mais la catastrophe venant petit à petit, on ne s'en rend pas compte. La fable de la **grenouille** peut nous en faire prendre conscience : une grenouille que l'on met dans une casserole d'eau froide, sur un feu, va se trouver confortable avant de se laisser cuire sans réagir, alors qu'une grenouille lancée dans une casserole d'eau brûlante rebondira aussitôt hors de la casserole.
La catastrophe ayant déjà commencé, est-ce trop tard ?
C'est certes trop tard pour s'en sortir sans douleur...



Port de Gênes, mai 2017

Mais il y a urgence à agir, à moins d'accepter la disparition de l'humanité, ou la « décomposition de l'humanité », selon Marx qui disait : « Dans toute affaire de spéculation, chacun sait que la débâcle viendra un jour, mais chacun espère qu'elle emportera son voisin après qu'il aura lui-même recueilli la pluie d'or au passage et l'aura mis en sûreté. **Après moi le déluge !** Telle est la devise de tout capitaliste. » (cité par J.C. Michéa dans *Le Loup dans la bergerie*).

Et il faut agir concrètement, ne plus se contenter de protocoles, de promesses pour dans vingt ans, et de vœux pieux qui ne sont jamais réalisés...

Nécessité de la décroissance

Contre l'idéologie de la **croissance** à tout prix qui augmente les inégalités et qui rend notre planète invivable, il est urgent de renverser la tendance, et d'opter pour un autre paradigme : la **décroissance** de nos pays riches, ceux qui pèsent par leur hyper consommation sur le dérèglement climatique et qui accaparent les ressources par leur empreinte écologique démesurée. Dans nos pays riches, nous ne devrions pas vivre avec un niveau de vie qui ne serait pas soutenable si on le généralisait à l'ensemble de l'humanité (à moins d'assumer l'idée que les pauvres sont des sous-hommes, « sont rien »).

C'est pourquoi la *décroissance* n'est plus un mot tabou. Le 18 juin 2015 le pape François divulgua *Laudato si'*, « La sauvegarde de la maison commune ». Pour l'Indienne Vandana Shiva (prix Nobel alternatif 1993), cette « encyclique éveille notre humanité et notre conscience profondes. Être humain, ce n'est pas vénérer le dieu de l'argent, les moyens technologiques ou le mythe du progrès, c'est être profondément conscient de tous les êtres qui partagent avec nous cette magnifique et précieuse maison ». (Huffington Post Italie, 18.06.2019).

Il faut donc dépasser les réflexes conditionnés par une propagande médiatique contre la décroissance, souvent caricaturée en « retour à l'époque des cavernes et à la bougie ». Un argument hypocrite accuse les décroissants d'être des « riches bobos » qui ne pensent pas aux pauvres. Il n'est pas fondé. Les Indiens expropriés pour la construction de l'aéroport Texcoco près de Mexico manifestaient en brandissant une banderole NO AVIATION GROWTH (Non à la croissance de l'aviation).



Contre le projet du nouvel aéroport international de Mexico, Texcoco, 2016

Bien des militants des pays appauvris (en anglais *Global South*) remettent en cause le développement imposé par les pays enrichis (*Global North*) à la mode occidentale (et par exemple par le FMI) [6]. Le Mexicain Gustavo Esteva Figueroa est pour une « sobriété sensée et responsable, au nom d'objectifs sociaux viables, qui rejettent pour toujours le culte de la croissance économique. [...] **Le cauchemar des économistes – une chute de la production globale – pourrait être une bénédiction pour la majorité des gens.** » (in *Le Progrès m'a tuer* [6]).

Stay Grounded ajoute : « La justice climatique signifie que les personnes des pays appauvris ont le droit de résister aux politiques climatiques néocoloniales telles que les compensations d'émissions de GES, la géo-ingénierie et les agrocarburants. [...] Les projets de compensation conduisent souvent à des conflits locaux [5] » Quant aux agrocarburants (ethanol, diesel ou kérosène *bio*...), ils sont produits au détriment de l'alimentation : les multinationales n'hésitent pas à expulser de force des populations qui perdent ainsi leur souveraineté alimentaire.



Un autre argument contre les « décroissants » vient des progressistes qui se réclament des Lumières et mettent en avant l'inéluctabilité du Progrès, validant par là-même les progrès technologiques. Si les nouvelles technologies nous mènent dans le mur, si la croissance économique, par définition illimitée, se cogne aux limites de la planète, *n'est-il pas irrationnel de prôner la croissance aujourd'hui ?* [11] Les Lumières du XVIII^e siècle prônaient à juste titre le rationalisme mais la donne n'était pas la même, l'empreinte écologique était alors minime.

Les dangers de la croissance « verte »

Les ampoules fluocompactes et LED n'ont pas réduit la consommation d'électricité. De même les gains d'efficacité prévus sur la consommation de combustible des automobiles modernes sont toujours dépassés par le taux de croissance. C'est « l'effet rebond » qui annule toujours les bénéfices technologiques...



L'hypothétique croissance « verte » et les progrès technologiques sont des illusions entretenues par les médias aux ordres du capital (d'où la nécessité de se libérer de l'emprise de la publicité qui les finance). N'en déplaise à Mme Royal, à Cyril Dion (de Kaizen, des Colibris et du film *Demain*), la voiture électrique n'est pas la solution, c'est le problème. L'électricité est un problème, notamment à cause des aimants.

L'avion électrique est un leurre destiné à nous faire retarder l'heure des rationnements. L'avion électrique envisagé dans un futur imprécis, serait une catastrophe humanitaire parce qu'il entraînerait (comme beaucoup d'autres biens de consommation induits par les nouvelles technologies) une guerre mondiale pour accaparer les métaux rares et une pollution généralisée pour produire les métaux (sachant que « pour une tonne de roche traitée, on récupère aujourd'hui en moyenne 60 g de minerai de zinc, 8 g de cuivre et seulement 1 g d'or. » source : M. Brier et N. Desquesnes in *Mauvaises mines*). La guerre a déjà commencé [9 et 10], comme celle du

coltan au Congo, induit par le marché du tantale nécessaire dans l'informatique.



Boues toxiques dans le Minas Gerais (Brésil), le 25 janvier 2019
photo Washington Alves REUTERS

« Nos enfants qui jouent sur des consoles de jeux ne le savent pas, mais ils se défoulent grâce à d'autres gamins, à la peau noire, rançonnés, asservis ou exécutés. » (*Ouest-France*, 1^{er} janvier 2008). Les smartphones ne sont-ils pas des gadgets de destruction massive ?

D'une façon générale, comme l'écrit Guillaume Pitron, « la transition énergétique dépollue les centres-villes, plus huppés, pour mieux lester de ses impacts réels les zones plus miséreuses et éloignées du regard » [10].

Et pendant ce temps, la finance s'enfle et la grenouille crame...

Agir, tout de suite

La fable de la grenouille illustre tout d'abord l'effet Lubbock, c'est-à-dire le concept d'*inhibition latente* (la capacité à filtrer les stimuli, c'est-à-dire prêter moins d'attention à ce à quoi on est habitué [7]). Comment réagirait un homme endormi pendant quelques centaines d'années quand il se réveillerait ? Serait-il bouleversé par la pollution et la disparition de la biodiversité ? Ou serait-il bluffé par les gadgets du progrès ?

Aujourd'hui, mis à part les hommes-autruches qui pensent que tout va pour le mieux dans notre *Brave New World*, beaucoup ont compris que la catastrophe a déjà commencé. Chaque année, des indices s'accumulent. Maintenant, nous savons. Alors, le risque principal face à la catastrophe en cours, c'est la fatalité, c'est de baisser les bras et d'aller bêtement vers le suicide planétaire.

Des organisations et des activistes dans le monde entier ne baissent pas les bras. Lancé le 1^{er} octobre 2018, le réseau **Stay grounded (Restons sur terre)**, pour qui « *Business as usual* n'est pas une option », propose « 13 étapes pour un Système de Transports Juste et pour une Réduction Rapide de l'Aviation » [5], des propositions souvent communes avec ces lignes. Il serait bon que *NDDL Poursuivre Ensemble* rejoigne ce réseau.



Enfin, la fable de la grenouille illustre aussi le concept d'*impuissance apprise* (ou *impuissance acquise* ou *résignation acquise* : un sentiment d'impuissance permanente et générale provoqué par le fait d'être plongé, de

façon durable ou répétée, dans des situations en lesquelles l'individu ne peut agir et auxquelles il ne peut échapper, un peu comme la dépression, l'anxiété et le désespoir [7]).

Sur ce sentiment d'**impuissance**, François Ruffin a réagi à l'Assemblée nationale le 13 septembre 2018 : « Qu'est-ce qu'on y peut, nous, petit homme ? Par où commencer ? C'est une tâche qui apparaît complètement prométhéenne devant nous, et **le rôle du politique c'est d'être là pour affirmer qu'on peut**, pour soulever les montagnes de découragement, en nous et dans la société. **On peut**, on peut encore, on peut aujourd'hui, on peut pour demain. »

Nantes, 9 février 2019



NOTES :

L'estuaire de la Loire à Saint-Nazaire

[1] pour l'empreinte écologique :

https://fr.wikipedia.org/wiki/ Empreinte_%C3%A9cologique

[2] Sur la taxation kérosène, voir :

https://fr.wikipedia.org/wiki/K%C3%A9ros%C3%A8ne#Principe_de_%C2%AB_non_taxation_%C2%BB

[3] Pour l'article de *Reporterre* du 15.01.2018 , voir :

<https://reporterre.net/Les-fantasmes-d-une-aviation-ecologiquement-responsable>

[4] Charles Esmenjaud, tract *Cyclo Climat Information*

[5] Stay Grounded / Restons sur terre : <https://stay-grounded.org/position-paper/position-paper-fr/>

[6] voir le n° 121 du journal *La Décroissance* (juillet-août 2015, avec des contributeurs venant de 18 pays dont Bulgarie, Grèce, Iran, Brésil, Algérie, Kenya, Burkina Faso), dossier ensuite développé dans le livre *Le Progrès m'a tué*, 2016, co-éd. Le Pas de côté et L'Échappée.

[7] infos prises sur Wikipedia

[8] « On estime que 3% de la population mondiale prend l'avion au moins une fois chaque année, et que 18% est déjà montée dans un avion. » Tancrède Voituriez, de l'Iddri (Institut du développement durable et des relations internationales) dans l'article « Le secteur aérien néglige le coût de la pollution » *Le Monde*, sept. 2018

[9] La guerre peut être décidée par l'État (l'armée française au Mali pour protéger les mines d'uranium du Niger) ou, de fait, par des groupes terroristes ou mafieux. Voir l'article de *Reporterre* :

<https://reporterre.net/Les-crimes-environnementaux-financent-les-mafias-et-les-groupes-terroristes>

Le marché a besoin de matières premières pour faire face à la demande de surconsommation qu'elle a créée par la publicité et l'appétit financier. Tous les moyens sont bons, comme on l'a vu avec les ciments Lafarge finançant Daech en Syrie. « *Les conflits et le terrorisme sont aujourd'hui financés dans une proportion sans précédent par le crime organisé transnational et les revenus illicites tirés de l'exploitation des ressources naturelles* », écrivent les auteurs dans leur introduction. L'exploitation illicite des ressources naturelles, comme l'or, les minerais, les diamants, le bois, le pétrole, le charbon de bois et les bêtes sauvages représente 38% des revenus des groupes armés non-étatiques engagés dans des conflits. Leur deuxième source de revenus (28%) est le trafic de drogue, 26% sont constitués par les taxes illégales, les extorsions, les pillages, seulement 3% par les donations extérieures et 3% par les enlèvements contre rançon. » Cet article est basé sur le rapport Interpol/ RHIPTO :

<http://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2018/09/Atlas-Illicit-Flows-FINAL-WEB-VERSION-copia-compressed.pdf>

[10] Guillaume Pitron, *La Guerre des métaux rares*, Les Liens qui Libèrent, 2018. Pitron (journaliste au *Monde Diplomatique*) insiste sur l'énorme demande en métaux des industries électriques, surtout l'éolien, le nucléaire et l'hydrogène. Citant O. Vidal (2013), il mentionne p.214 qu'à capacité de production électrique « équivalente, les éoliennes nécessitent jusqu'à 15 fois davantage de béton, 90 fois plus d'aluminium et 50 fois plus de fer, de cuivre et de verre que les installations utilisant les combustibles traditionnels ». Le recours à l'électricité est en règle générale un problème : le silicium d'un panneau photovoltaïque génère 70 kg de CO₂, donc une centrale de 10 gigawatts, c'est comme 600.000 autos (2,7 milliards de tonnes de CO₂). Pitron cite les travaux de chercheurs de l'UCLA qui ont calculé (2012) que l'industrialisation d'une voiture électrique demande de 3 à 4 fois plus d'énergie qu'une voiture conventionnelle. Les voitures électriques et hybrides peuvent contenir de 9 à 11 kg de terres rares, comme le Cérium (il faut purifier 16 tonnes de roche pour en produire 1 kg !). Pitron révèle aussi qu'il faut purifier 1200 tonnes de roche pour produire 1 kg de lutécium (un catalyseur). Autre perle, p. 61, d'après des chiffres de 2016 de l'ADEME : « La consommation d'un vélo électrique est globalement proche de celle d'un véhicule diesel ».

[11] « On ne résout pas un problème avec les modes de pensée qui l'ont engendré. » Albert Einstein.