

22 JUIN 2024

MOBILISATION pour LE PLAFONNEMENT ET LA REDUCTION DU TRAFIC AERIEN

L'aéroport de Marseille Provence a largement refranchi en 2023 le cap des 10 MILLIONS DE PASSAGERS, déjà atteint en 2019, bien au-delà de la tendance générale de reprise post Covid. Les annonces d'ouverture de nouvelles lignes sont incessantes tandis que le trafic low-cost poursuit sa forte croissance.

*Cette évolution va être amplifiée suite à l'ouverture du nouveau terminal T1. L'aéroport met en avant des caractères flatteurs : "architecture remarquable, amélioration de la qualité de service, rationalisation", ... mais il est très discret sur le fait que le plan d'ensemble d'extension de l'aéroport lancé en 2017, sous couvert d'améliorations fonctionnelles, réglementaires et techniques vise en fait à permettre le **doublé de la capacité d'accueil de l'aéroport** comme de ce Terminal dimensionné pour 14 millions de passagers par an.*

LE TRANSPORT AÉRIEN NUIT GRAVEMENT À LA SANTÉ ET AU CLIMAT

Avec la croissance du trafic, les nuisances sonores et les émissions de particules fines s'amplifient autour des aéroports tandis que les possibilités de réduction de ces nuisances apparaissent de plus en plus limitées.

Le bruit aérien est un problème de santé publique majeur : son coût social a été estimé par l'ADEME à 6.1 milliards d'euros annuels. La pollution de l'air tue.

Les émissions de gaz à effet de serre -GES- aggravent le changement climatique et ses graves conséquences, déjà perceptibles : canicules, inondations, extinction de la biodiversité... De plus, l'impact du transport aérien sur le climat est encore officiellement largement sous-estimé par les responsables politiques.

L'industrie aéronautique prévoit un doublement du trafic d'ici 2040, avec un doublement de la flotte d'avions ; cela entraîne un quasi doublement des nuisances alors que les pays européens se sont engagés à diminuer les GES de 55% d'ici 2030, 100% d'ici 2050 ! Elle fait miroiter de nombreuses solutions technologiques pour la décarbonation : nouvelle génération d'avions, carburants "durables", hydrogène. Elles sont en cours de développement. Leur généralisation interviendra beaucoup trop tard pour respecter les objectifs de stabilisation de la température de l'Accord de Paris à 1,5°C et atteindre la neutralité carbone en 2050. De surcroît elles sont conditionnées par une grande disponibilité d'énergie "verte", que réclame aussi la plupart des secteurs basiques de l'activité humaine, telles que l'alimentation, le logement, le chauffage, les transports de surface.

L'avion silencieux, décarboné et non polluant n'est pas pour demain !

Les études, témoignages et appels de médecins, climatologues, scientifiques comme du Haut Conseil pour le Climat convergent vers la nécessité d'adopter rapidement une démarche de "sobriété" dans l'usage de l'aérien.

**La folle croissance du trafic aérien doit cesser.
Elle n'est soutenable ni pour le climat, ni pour les millions de personnes
qui subissent nuit et jour le bruit et la pollution des avions.**

**Il faut dès maintenant en passer par la stabilisation
puis la réduction du trafic**

Pour l'Aéroport Marseille Provence, **nous demandons :**

- **un couvre-feu effectif**
- **un plafonnement limité à 100 000 mouvements / an dans un premier temps,**

- **une trajectoire de diminution de 6 % an conduisant à 70 000 mouvements / an en 2030**
- **une diminution de 30% des émissions de GES du trafic aérien d'ici 2030**

Nous demandons que ces objectifs de plafonnement soient pris en compte dans le cadre de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) pour l'Aéroport Marseille Provence, actuellement en cours.

Rejoignons les collectifs de riverains des grands aéroports européens -Paris-CDG, Londres, Madrid, Amsterdam, Francfort - qui militent activement pour des mesures de réduction d'importance.