



**RÉSUMÉ DE NOTRE
ARGUMENTAIRE
AVRIL 2021**

NON À L'EXTENSION DE L'AÉROPORT MARSEILLE-PROVENCE

Avec la conscience de l'urgence à agir pour réduire les émissions du secteur aérien, une grande mobilisation de citoyen·nes s'étend partout dans le monde.

En France, la convention citoyenne pour le climat a fait une série de propositions en ce sens, dont l'interdiction d'extension des aéroports existants. Bien que le projet de loi Climat et Résilience reprenne une partie de cette proposition, il laisse de fait la porte ouverte aux extensions prévues et en cours, et la loi n'est pas rétroactive.

A Marseille, après enquête publique, le préfet des Bouches-du-Rhône a accordé le 4 décembre 2020 le permis de construire l'extension du Terminal 1 de l'Aéroport de Marseille Provence (AMP).

Pourquoi *Greenpeace Marseille, Attac Marseille, Alternatiba Marseille, Les Amis de la Terre Provence, France Nature Environnement Bouches-du-Rhône* entament-elles un recours contre le permis de construire l'extension du Terminal 1 de l'aéroport Marseille-Provence ?

Nous exposons ici les raisons de notre opposition à l'extension du Terminal 1 de l'AMP.



% attac
Comité Local
de Marseille





1.

LA DÉTÉRIORATION DU CLIMAT DEVIENT DRAMATIQUE

La situation climatique est grave et se dégrade de plus en plus.

Le rapport d'octobre 2018 du GIEC (Groupe Intergouvernemental d'Experts du Climat) montrait qu'**un réchauffement planétaire de 2°C en fin de siècle** au lieu des 1,5°C visés par l'Accord de Paris de 2015 (COP 21), entraînerait la perte de centaines de millions de vies humaines. Aujourd'hui, face à l'urgence de la situation, le secrétaire général de l'ONU, Monsieur Guterres, s'exprime ainsi : « *Pire que le COVID-19, le réchauffement climatique nous menace de perte* ».

Selon les nouveaux modèles des scientifiques le scénario le plus optimiste, qui suppose une action mondiale concertée immédiate de très grande ampleur, permettrait tout juste de maintenir les températures à 2 °C de réchauffement à la fin du siècle ; le pire envisage 7 °C de réchauffement.

Si l'on retient un modèle médian conduisant à 4°C, (compte-tenu de réductions réelles mais insuffisantes et trop tardives) la planète ne serait plus viable... du moins, pour des milliards d'êtres humains !

« Avec + 3°C ou + 4°C, on sort complètement de l'équilibre de la planète, de ce qui s'est passé il y a plusieurs millions d'années. Nos écosystèmes ne se sont jamais adaptés à une croissance aussi rapide de la température en 3 millions d'années. + 2°C, c'est un niveau à partir duquel plusieurs indicateurs du changement climatique prennent un tour irréversible. » Ces mots de Marie-Antoinette Mélières, paléoclimatologue, **sont une immense alerte sur l'urgence d'agir**.

Pour freiner l'augmentation de température, **les émissions de carbone doivent impérativement diminuer régulièrement dès 2021 pour atteindre au plus tard en 2050 la neutralité carbone** - l'égalité entre les émissions et les séquestrations - selon l'Accord de Paris.

Mais « *quoi que nous fassions, nous franchirons par inertie le cap de + 1,5°C d'ici 2040, et celui de + 2°C autour de 2050.* » Par contre, ce qui se passera après 2050 dépend des décisions que l'on prend dès maintenant. Hans Joachim Schellnhuber, un scientifique écouté sur la question climatique, déclare : « *La différence entre deux et quatre degrés, c'est la civilisation humaine* ».

Désormais chaque gisement de réduction d'émission doit être mobilisé au plus vite.

2.

LA RÉDUCTION DU TRAFIC AÉRIEN EST INDISPENSABLE

Le secteur aérien est le septième émetteur mondial de gaz à effet de serre (GES), avec une très grande croissance pré-Covid : il doublait tous les 15 ans ! C'est pourtant le seul secteur, avec le transport maritime, non soumis à un objectif contraignant de réduction des émissions.

Selon l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), « *une croissance annuelle de 3,5% du trafic engrainerait une augmentation de 300% des émissions de GES du secteur d'ici à 2050* ». **Cette croissance n'est pas compatible avec le respect des engagements climatiques de la France.**

« *Ce n'est pas le moment de soutenir l'aviation coûte que coûte, mais d'ouvrir le débat sur le fait de réduire les déplacements en avion* » a déclaré Corinne Le Quéré, présidente du Haut Conseil pour le Climat. Que ce soit l'Autorité environnementale, un ensemble d'experts ayant chiffré précisément la problématique (Rapport B&L Évolution, The Shift Project, Rapport du Boston Consulting Group - page 100, Atecopol) ou les étudiants du fleuron français de la formation aéronautique (ISAE - Supaéro), **tous concluent que le respect de notre budget carbone nécessite de réduire le trafic aérien.** Plus exactement, il nous faut conjuguer trois leviers : le progrès et la diffusion des technologies décarbonnantes, le développement des alternatives (développement des congrès à distance, des trains de nuits, d'un tourisme local, etc.) et l'ajustement du trafic aérien au rythme de ces déploiements (grâce à des mesures telles que la suppression des vols courts, l'arrêt des extensions aéroportuaires, la taxation du kérosène, etc.). **Il n'y a donc pas lieu de chercher une augmentation du trafic et encore moins d'investir dans des infrastructures associées.**

De 2007 à 2019, l'aéroport Marseille Provence (AMP) a connu une très forte croissance de son trafic qui est passé de 6 à 10 millions de passagers annuels grâce à la démultiplication du nombre de destinations accessibles –dont les destinations internationales– et la généralisation du low cost.

L'EXTENSION DE L'AMP PROVOQUE L'AUGMENTATION DU TRAFIC AÉRIEN

3.

En 2017, boosté par cette croissance, **AMP lance un vaste programme d'augmentation de sa capacité** qui prévoit plus de 500 millions d'euros d'investissement sur la décennie 2017-2027 (travaux de modernisation et d'extension des infrastructures) pour lui permettre de franchir le cap des 12 millions de passagers avec le terminal T1, après avoir doublé la capacité du terminal T2, passée de 2 à 4 millions de passagers en 2019. L'idée est de viser que « *l'aéroport Marseille Provence [puisse] ainsi accueillir jusqu'à 18 millions de passagers à terme en 2045 (12 millions pour le terminal T1 et 6 millions pour le terminal T2* » (conférence de presse du président du Conseil de surveillance en janvier 2018)

Si l'objectif général du programme « *Cœur d'aéroport* » ne laisse aucun doute sur l'ambition d'une augmentation importante du trafic aérien, **il faut admettre que cette première étape baptisée « *Cœur d'aérogare* » est ambiguë.** Sur la plaquette de présentation du projet à enquête publique, ont été soigneusement effacées les mentions d'augmentation de trafic obtenues grâce à ce projet, mentions qui figuraient sur la maquette de 2017 à janvier 2020 (!), pour finalement affirmer qu'il n'est nullement question d'augmenter la capacité de passagers. Avec toutefois un oubli : l'objectif final sera affirmé clairement et sans échappatoire aux pages 26-27 de la présentation résumée de la phase dite "conditionnelle", **nous lisons en caractères gras : "Accompagner la hausse de fréquentation et du trafic aérien", et "le projet global « *Cœur d'aéroport* » permettra de faire passer la capacité du Terminal 1 de 8 à 12 millions de voyageurs".**

Le « *Cœur d'aérogare* » pour lequel a été demandé le permis de construire est un bâtiment de 20 000 m² qui viendrait s'insérer entre les deux halls A et B. Il permettrait de regrouper les principales fonctions d'enregistrement, de contrôles sécuritaires et sanitaires et de traitement des bagages mais aussi **d'accroître de 6 000 m²** la zone de commerces. Sa livraison est prévue à l'automne 2023.

4.

L'ÉTAT, COUPABLE D'INACTION CLIMATIQUE ET ENJOINT À PRENDRE DES MESURES, A VALIDÉ UN PROJET DE 160M€

En matière de dérèglement climatique, ce qui compte c'est la quantité de GES sur une période donnée, et non leur niveau d'émissions à un instant T donné.

Le CESE a souligné que viser la neutralité carbone en 2050 suppose de parvenir **à diviser par six nos émissions.** Si la « Stratégie Nationale Bas-Carbone » (SNBC), révisée en avril 2020 a bien fixé des "budgets carbone" quinquennaux permettant d'atteindre la neutralité en 2050, d'une part elle ne respecte plus l'objectif européen de réduction (qui vient de passer de - 40% à - 55% dès 2030) ; d'autre part la politique de l'État, y compris le projet de loi climat, ne permet en aucune façon d'atteindre les objectifs de la SNBC en 2030.

Aussi, des ONG et des communes ont introduit des contentieux juridiques contre l'État, pour le contraindre à respecter ses objectifs de réduction. Le 3 février 2021 le Tribunal administratif de Paris, dans le cadre de « l'Affaire du Siècle », a reconnu l'État coupable d'inaction climatique. **La responsabilité de l'État qui ne met pas en œuvre les actions nécessaires pour réduire les émissions de gaz à effet de serre a été admise par la juridiction administrative.** Or dans ce projet, l'État actionnaire majoritaire à 60 % de la société gestionnaire d'AMP, a validé un investissement de 160M€ dans une infrastructure propice à une augmentation significative de nos émissions de GES. 160M€ c'est 2 fois le budget annuel du Plan vélo Français, 10 fois le budget de relance de la gare de Fret de Miramas, l'équivalent de 150km de nouvelles voies TER, etc. L'État s'apprête donc à faire tout l'inverse de ce qui devrait être fait, "juridiquement parlant".



5.

LE TOP 10 DES FAIBLESSES DU DOSSIER !

#1

Le projet d'extension d'ensemble est « saucissonné » en deux phases distinctes pour la demande de permis de construire et la présentation à enquête publique. L'Autorité environnementale (Ae) a émis un sérieux doute sur la validité juridique de cette pratique. Cela est un point fondamental car si l'on regarde le projet dans sa globalité, son caractère climaticide devient parfaitement limpide.

#2

Le trafic est surévalué pour permettre de justifier économiquement l'ouvrage.

Avant-même la crise l'Ae soulignait que l'étude du projet « présente des défauts méthodologiques majeurs dans la définition des scénarios d'étude, ... Ceci conduit à sous-estimer les impacts environnementaux du projet et à surestimer ses bénéfices socio-économiques ». Aujourd'hui AMP prévoit de retrouver le trafic 2019 à partir de 2026. A cette date, le T2, dont la capacité a déjà été portée de 2 à 4 millions de passagers en 2019, ne sera pas encore saturé.

Comment alors justifier le gabarit du nouveau terminal T1 : « ..., l'avenir est empreint de beaucoup d'incertitudes sur le secteur aérien et cette "extension de capacité" a, aujourd'hui, peu de chances de voir le jour avant les 10 à 15 ans à venir » ! Le projet pourrait donc être reporté de 6 à 8 ans.

#3

L'enquête publique a été biaisée et sa conclusion ignore 70% des contributions.

L'enquête publique a duré un mois, en fin d'année 2020. L'AMP n'a pas organisé de réunion d'information avant les études réglementaires. Le public a découvert en ligne un volumineux et complexe dossier de 5000 pages. La "plaquette" d'une trentaine de pages était peu consistante et particulièrement orientée. Le commissaire enquêteur a refusé d'organiser une réunion publique avec le Maître d'ouvrage sous prétexte des contraintes sanitaires, alors qu'elle aurait pu se tenir de façon dématérialisée. Les réponses aux questions des contributeurs, réglementairement fournies après clôture de l'enquête ont été l'occasion pour AMP de développer un nouvel argumentaire de 182 pages. Des contributions négatives ont disparu.

Sur 849 contributions à l'enquête publique, 607 soulignent que le projet « *Cœur d'aéroport* », parce qu'il ouvre la voie à une augmentation du trafic aérien, est incompatible avec l'Accord de Paris.

La CCI, le Département, la Métropole, le Grand Port Maritime de Marseille, actionnaires, ont fourni des contributions positives. De façon particulièrement choquante, une demi-douzaine de cadres d'AMP, dont son Directeur administratif et financier ont apporté des contributions positives.

Le Commissaire enquêteur s'est montré très partial dans son rapport. Les contributions soulignant l'absence de réalisation du Schéma de composition générale et l'avis négatif de l'Autorité Environnementale rendu sur ce point n'y sont pas mentionnées. A contrario, les contributions favorables, émanant principalement d'entreprises, sont mises en valeur de façon disproportionnée.

Sur plusieurs points le commissaire donne des avis personnels qui manquent de motivations sérieuses : il fait sien l'argument d'AMP de renvoyer à l'État, qui est pourtant le principal actionnaire, la responsabilité de l'augmentation des émissions de GES, plutôt que de souligner ses propres contradictions, tandis qu'il minimise les avis négatifs de l'Autorité Environnementale sous prétexte de la baisse du trafic qui les rend « moins pertinents », le projet, lui, restant tout aussi pertinent.

Le commissaire juge dans ses conclusions que l'enquête publique était superflue : « *Aujourd'hui, en raison de l'effondrement du trafic... seule la réalisation du "Cœur d'aérogare" reste envisagée dans l'immédiat. De ce fait, le "Cœur d'aérogare" pourrait être considéré ... comme un projet sans lien avec les autres phases du projet ... le seul projet du "Cœur d'aérogare" ne relèverait que d'un examen au cas par cas. Il n'aurait pas été soumis à enquête publique même s'il avait été soumis à évaluation environnementale. ... Le dossier aurait fait simplement l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique, selon les modalités prévues à l'article L123-19... »*

#4

Les surfaces sont surdimensionnées. Le dossier ne contient strictement aucun justificatif chiffré du dimensionnement du « *Cœur d'aérogare* ». Seul le ratio moyen de 11 000 m² par million de passagers est présenté. Les extensions projetées ont un ratio de seulement 6 000 à Nice, 9 000 à Lille. Donc la totalité des surfaces prévues correspond à 15 millions de passagers !

#5

L'objectif réel d'augmentation de capacité est nié. Comme la crise du Covid a sérieusement remis en cause, et pour longtemps, l'hypothèse de l'accroissement du trafic aérien, les responsables d'AMP ont voulu masquer leur objectif d'extension du « *Cœur d'aérogare* ». Ils ont affirmé que sa construction « *ne vise en aucun cas à augmenter la capacité de l'aéroport* » !

Ce qui pose le très gros problème des véritables objectifs du projet ! Modernisation, sans doute, mais comment croire que l'objectif initial, l'extension, présentée jusqu'en 2019 comme indispensable sous peine de saturation prochaine, ait disparu ? (cf. #3)

#6

Le Schéma de composition générale (SCG) est absent. Un SCG est un document essentiel et obligatoire pour planifier les installations, sur la base de prévisions de trafic et d'activités. Il est mis à jour tous les cinq ans.

Quand le permis de construire « *Cœur d'aérogare* » a été déposé, AMP a annoncé un SCG finalisé en 2019, puis soumis au Ministre des Transports en 2020. AMP invoquait ce SCG pour justifier l'opportunité et le dimensionnement du projet. Or, ce SCG n'a toujours pas été réalisé ! Aucune raison valable n'a été donnée à sa non-production.

Le commissaire enquêteur a donc fait de la réalisation du SCG une réserve. Mais le Préfet, en délivrant le permis, n'a pas tenu compte de l'absence du SCG... Ainsi, personne à ce jour ne dispose d'une information complète sur la compatibilité du développement de la plateforme aéroportuaire avec les capacités du territoire et les impacts environnementaux associés.

#7

Le calcul des émissions de GES effectué par AMP est à vérifier et à rectifier. Dans sa première évaluation environnementale, AMP avait trouvé une émission annuelle de 107 000 tCO₂ en 2017. Après les remarques de l'Autorité environnementale, AMP a rectifié ses calculs à 435 000 tCO₂ pour la même année.

Mais dans ses projections, AMP considère qu'il n'y aura aucune augmentation des émissions de CO₂ car toutes les mesures technologiques possibles (avion à hydrogène, carburants synthétiques, améliorations opérationnelles) seraient efficaces dès 2020, ou à défaut feraient l'objet de "compensations" via le fameux accord CORSIA. Alors que, par ailleurs, il faut compter les effets « non-CO₂ » qu'AMP ne prend pas en considération, au prétexte que « *ces calculs ne sont pas du ressort du gestionnaire aéroportuaire, mais relèvent d'une question plus large que les experts (GIEC, DGAC...) doivent définir et préciser aux porteurs de projets* ».

#8

L'Autorité environnementale considère que la prise en compte des effets sur la pollution sonore ou atmosphérique n'est pas satisfaisante.

L'aéroport de Marseille est un important émetteur de polluants nuisant à la qualité de l'air respiré par les habitants de l'agglomération. Les améliorations tendanciennes annoncées par AMP, tant pour le trafic aérien que pour le trafic routier, relèvent de mesures qui lui échappent ou ne sont pas contraignantes rendant de plus en plus illusoire le nouveau Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération marseillaise en cours d'adoption. D'ailleurs l'aéroport de Marseille produit beaucoup de polluants. Son extension est caractéristique de la carence de l'action publique constatée par le Conseil d'État en matière de pollution de l'air. L'agence régionale de santé estime que « ...l'enjeu sanitaire [du] projet est sous-estimé ».

Les nuisances sonores liées aux approches, atterrissages et décollages constituent un enjeu fort pour les populations riveraines (environ 20 000 personnes impactées). Il y a de moins en moins de gains potentiels en termes de procédures opérationnelles et de trajectoires. Pour minimiser l'inévitable augmentation des nuisances, liée à celle du trafic, AMP s'appuie une nouvelle fois sur le caractère non capacitif du projet jusqu'en 2025 et au-delà sur le fait que « *Le nombre de personnes exposées au bruit évolue beaucoup moins vite que le nombre de passagers (-30%)* » et va même jusqu'à imaginer que la population impactée restera stable.

Mais le plus grave est que AMP n'a toujours pas élaboré son Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement (PPBE) **obligatoire depuis 10 ans !** C'est précisément ce document qui doit déterminer toutes les actions à mener pour minimiser les impacts sonores du trafic aérien présent et futur. Pourtant le dossier s'en prévaut à titre comparatif.

Les 55 contributions qui portent cette problématique ont formulé la prise de mesures concrètes telles que la limitation du trafic de nuit ou un meilleur respect des couloirs aériens.

#9

AMP ne démontre pas la compatibilité de son projet avec les objectifs de lutte contre le réchauffement climatique.

Dans son avis 2019 l'Autorité environnementale « *recommande au maître d'ouvrage et à l'État de démontrer la compatibilité du projet avec l'engagement de la France à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, à traduire dans la SNBC* »

La croissance du trafic aérien augmentera de façon importante les émissions de polluants, alors que la priorité devrait être de les réduire pour préserver la santé et l'avenir des citoyens.

#10

Les collectivités ont donné leur blanc-seing sans examen sérieux du projet.

Il n'y a aucune information financière, aucun détail financier pour le Cœur d'aérogare. Les projections des coûts d'investissement, d'exploitation, de maintenance, et les projections de recettes sont purement et simplement occultées, sous prétexte que le business plan d'AMP relève du secret d'affaires ! Or un décret attribue à ces données une nature administrative, donc publique.

L'Autorité de Régulation des Transports (ART) vient, en décembre 2020, de rejeter la demande de AMP d'augmenter de près de 9% les redevances d'atterrissage et passagers à partir du 1er avril 2021. Ce refus remet sérieusement en cause l'équilibre financier de AMP, fortement mis à mal par la chute du trafic. L'ART a également invalidé le projet d'AMP prévoyant une baisse de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes pour les avions les plus récents ce qui aurait eu pour conséquence de réduire encore plus le financement de l'isolation phonique des logements exposés. Les collectivités territoriales qui siègent à la Commission Consultative Économique avaient donné un avis favorable à cette proposition tout autant qu'au projet d'extension présenté de façon succincte.

Sans en avoir délibéré, le Département, la Métropole et la Ville de Vitrolles ont soutenu et approuvé ce projet sans la moindre réserve. De surcroît, en tant qu'actionnaires, elles s'approprient à verser une subvention déguisée sous la forme de renoncement à dividendes, ce qui pourrait être assimilé à une aide d'État illicite.

L'extension du Terminal T1 est un projet surdimensionné, prématuré et incohérent en termes de vision de l'avenir, fruits d'une fuite en avant de ses promoteurs. Les décisions des actionnaires, plus particulièrement l'État, tous censés défendre les intérêts des citoyens, sont en totale contradiction avec la nécessité d'une vraie politique de lutte contre le changement climatique, qui commence par l'arrêt de tous les projets d'extension aéroportuaires, et en premier lieu celui de Marseille.

Auteurs et co-requérants du recours contentieux :



% attac
Comité Local
de Marseille



Soutiens :



Alternatives Territoriales
Aix-Marseille Provence

Pour dire non à ce projet climaticide, signez la pétition !

<https://agir.greenvoice.fr/p/MarseilleProvence>

Destinataire(s) : Mme Barbara Pompili (Ministre de la Transition écologique), M. Bruno Le Maire (Ministre de l'économie, des finances et de la relance), M. Jean-Baptiste Djebbari (Ministre délégué chargé des Transports)

Non à l'extension de l'aéroport Marseille-Provence : ce projet est un non-sens climatique et social

Campagne lancée par
Alternatiba & Greenpeace
Marseille

Réduisons le trafic aérien !



Nous, associations, collectifs et citoyen·nes engagé·es pour un avenir soutenable et désirable demandons l'arrêt du projet d'extension du T1 de l'Aéroport Marseille-Provence, qui ouvre la voie à une augmentation du trafic de 8 à 12 Millions de passagers pour le seul Terminal 1.

Nous souhaitons voir respectés les objectifs climats de l'Accord de Paris, dont l'État français est signataire. Nous rappelons qu'à ces fins, la Convention Citoyenne pour le Climat a préconisé l'abandon de l'ensemble des projets d'extension d'aéroports sur le territoire.

Nous sommes opposés à une dépense inutile et disproportionnée de 160 millions d'euros pour le seul bâtiment "Cœur d'aéroport".

5 264 sur 6 000 signatures

SOUTENIR LA PÉTITION

Prénom *

Nom *

E-mail *

Code postal *

Téléphone

Cette plateforme est proposée par Greenpeace. Je souhaite continuer à agir pour la planète et recevoir des informations de la part de GreenVoice et de Greenpeace.

Oui, tenez-moi au courant !
 Non, ne tenez pas au courant.

Vos données resteront strictement confidentielles ; elles ne seront ni vendues ni échangées conformément à notre politique de confidentialité. La désinscription est possible à tout moment.

JE SIGNE

Je signe sur Facebook

En cliquant sur « JE SIGNE », je confirme avoir pris connaissance et accepter la politique de protection de données de Greenpeace et j'accepte de rester informé·e sur cette campagne.

Cette plateforme est proposée par Greenpeace et GreenVoice. Les données sont collectées et traitées par GreenVoice et Greenpeace.

