

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

.....

L'Aéroport de Montpellier acte un greenwashing résolument durable

Déjà contesté pour ses efforts éhontés en matière d'écoblanchiment, l'aéroport multiplie les initiatives de communication pour verdir son image, avec pour objectif une extension climaticide dès que possible. Focus sur les principales mystifications.

Et si le transport aérien devenait la vitrine de l'élan écologique ? C'est, bien sûr, ce que le secteur aimerait nous faire croire. Le lobby aérien est passé maître dans l'art du greenwashing en tout genre. Quand il affirme par exemple que le secteur pèse 2,5 à 3 % des émissions de gaz à effet de serre dans le monde, il oublie de préciser qu'il n'y a pas que les gaz à effet de serre ! Lorsqu'on prend en compte tous les impacts de l'aviation (CO₂, traînées de condensation, oxydes d'azote, etc.), les études les plus sérieuses et les plus récentes donnent un chiffre aux alentours de 6 % pour la part du secteur aérien dans le réchauffement planétaire d'aujourd'huiⁱ.

De plus, étant donné que plus de 80 % de la population mondiale n'a jamais pris l'avionⁱⁱ, les émissions par pays révèlent d'énormes différences. La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) calcule que le secteur représente déjà 6,4 % du total des émissions du seul CO₂ de la France, excluant par exemple l'impact considérable des traînées de condensationⁱⁱⁱ. De plus, en tenant compte du raffinage et du transport du kérosène, ainsi que des émissions liées aux aéroports, la part de l'aérien est encore plus élevée. *Insérer le mot « green » en majuscules dans le nom d'une marque, à l'instar de l'« airGREENlab » imaginé par l'aéroport, ne change rien à l'affaire^{iv}. Ne soyons pas dupes non plus des discours fallacieux du secteur sur l'avion « vert » ou autres promesses technologiques qui ne suffiront jamais à atteindre la baisse des émissions nécessaire pour atténuer la crise climatique^v.*

1 – Réduire les émissions de gaz à effet de serre

Le réchauffement climatique est l'un des problèmes majeurs du XXI^{ème} siècle et la maîtrise des émissions en gaz à effet de serre (GES) est l'une des clés. L'aéroport de Montpellier s'est engagé dans une démarche Airport Carbon Accreditation (ACA)^{vi} qui ne changera, hélas, pas grand-chose en la matière. En effet, cette démarche vise à réduire les émissions de l'aéroport... mais pas celles des avions qu'il accueille ! L'aéroport se permet ainsi de parler

d'une réduction des émissions, voire d'une neutralité carbone en 2030, alors qu'il souhaite en même temps augmenter le trafic aérien, ce qui entraînerait forcément une augmentation importante des émissions. *C'est un peu comme si le propriétaire d'un gros SUV diesel mettait quelques lampes LED et un panneau photovoltaïque dans son garage et se vantait d'un garage neutre en carbone, tout en projetant de rouler de plus en plus chaque année.*

De toute façon, l'aéroport Montpellier-Méditerranée n'est actuellement qu'au niveau 2 sur 6 du programme ACA, qui existe pourtant depuis 2009. Le niveau 3+, qui est prévu « d'ici 2026 », permet l'achat de crédits pour atteindre une soi-disant neutralité carbone : « Un aéroport peut, par exemple, financer une installation d'énergie éolienne pour remplacer une centrale électrique au charbon »^{vii}. De tels projets sont nécessaires de toute manière pour réduire nos émissions, et pas pour permettre à d'autres secteurs de continuer de polluer, tout en prétendant être neutres en carbone ! Il existe d'autres mesures « compensatoires » qui sont tout aussi douteuses^{viii}.

2 – Maîtriser les énergies

Selon l'aéroport, « l'action la plus spectaculaire » en termes de maîtrise des énergies demeure la création d'une centrale solaire sur les parkings^{ix}. Il poursuit : « Quant au gain en termes d'émissions de CO₂, il est évalué à 4 200 tonnes par an, l'équivalent de 2 500 voitures roulant toute une année ». Très bien. A côté de ça, il faut savoir que la DGAC quantifie les émissions de GES du trafic aérien sur Montpellier en 2019 à 100 600 tonnes, dont 99 490 tonnes de CO₂^x. En retenant le chiffre utilisé par l'aéroport de 1,68 tonne par an pour une voiture, ça fait l'équivalent des émissions annuelles de 59 220 voitures. Autrement dit, la centrale solaire « compenserait » moins de 5 % des émissions des avions qui utilisent l'aéroport de Montpellier. Voilà donc une « action la plus spectaculaire » qui fait pschitt...

L'aéroport communique sur une extension de cette centrale, à l'étude. Toutefois, même si celle-ci était vingt-cinq fois plus grande (ce qui n'est évidemment pas prévu !), les émissions des avions dépasseraient toujours le gain en termes d'émissions de CO₂. Et ce parce que, dans le même temps, une autre extension est prévue : celle de l'aéroport lui-même. Non pas en termes de surface mais en termes de capacité d'accueil, laquelle augmenterait de 75 % par rapport à celle d'avant les travaux achevés en 2019 (de 2 millions de passagers par an à 3,5 millions à terme)^{xi}.

3 – Améliorer la qualité de l'air

Au-delà des gaz à effet de serre, l'aéroport déclare être « attentif » aux émissions de polluants atmosphériques^{xii}. Il a bien raison d'y être attentif car aucun des polluants principaux n'a baissé sur la plateforme entre 2010 et 2019. Bien au contraire, la plupart d'entre eux (monoxyde de carbone [CO], composés organiques volatils non méthaniques [COVNM], oxydes d'azote [NO_x], dioxyde de soufre [SO₂], etc.) ont augmenté, suivant plus ou moins la hausse du trafic qui a augmenté d'un tiers sur la même période^{xiii}. Si le trafic augmente encore, ce n'est pas sorcier, les émissions de polluants augmenteront aussi. Par ailleurs, bien que certaines particules fines soient mesurées (PM10, PM2,5), les particules ultra-fines (PUF), qui sont dispersées loin et qui sont extrêmement nocives pour la santé, ne sont pas encore réglementées et sont rarement mesurées^{xiv}. L'extrême importance de ce problème est reconnue, y compris par l'ACNUSA (l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires)^{xv}.

4 – Préserver notre milieu naturel

La plateforme aéroportuaire s'étale sur 475 hectares, une surface considérable. Pour donner une idée, si l'aéroport se trouvait sur la commune limitrophe de Pérols, il couvrirait quasiment 80 % des terres disponibles ! Un dixième de cette surface est imperméabilisé selon l'aéroport, une proportion destinée à augmenter si les projets de construction de nouveaux bâtiments, entrepôts logistiques, routes, etc., voient le jour.

L'aéroport s'inquiète d'une érosion des berges de la piste principale et constate que la plateforme a vu, au fil des ans, des mètres de terre cédés à la mer, ce qui crée des points de fragilité sur la clôture de sûreté et provoque aussi des « intrusions animalières multiples » vers la piste^{xvi}. L'aéroport travaille à comprendre les flux causant l'érosion et sur les moyens d'anticiper les dégradations. Toutefois, s'agissant d'anticipation, l'aéroport semble ignorer les multiples scénarios, d'une rigueur scientifique reconnue, qui montrent que la quasi-totalité de la surface aéroportuaire pourrait se trouver sous les eaux d'ici quelques décennies^{xvii}. La montée du niveau de la mer est en effet inéluctable, d'autant plus que la région méditerranéenne se réchauffe plus rapidement que la moyenne mondiale^{xviii}.

Il est encore temps de limiter la casse. Mais, comme souligne le GIEC : « Il faudra, pour stabiliser le climat, procéder à des réductions fortes, rapides et soutenues des émissions de gaz à effet de serre »^{xix}. Chaque fraction de degré compte, chaque tonne de CO₂ compte. Si toute nouvelle émission rend l'espoir d'y arriver un peu plus illusoire, à l'inverse, chaque réduction des émissions rend l'avenir un peu moins incertain et chaotique, en somme un peu plus vivable. C'est pourquoi un plan de « développement résolument durable », quelle que soit l'activité en question, passe forcément par une réduction des émissions. Le projet d'extension de l'aéroport de Montpellier va à l'encontre de cette évidence.

5 – Gérer et valoriser les déchets

La gestion des déchets est effectivement essentielle, même si le meilleur déchet reste celui que l'on ne produit pas ! Toutefois mieux trier le papier-carton, le bois, les encombrants, les ferrailles, les bouteilles en plastique et les cannettes, n'a pas beaucoup de sens si, dans le même temps, on cherche activement à augmenter le trafic aérien. Plus d'avions qui décollent et qui atterrissent à l'aéroport, ce sont autant de gaz à effet de serre et autres polluants supplémentaires qui seront crachés dans l'atmosphère.

6 – Protéger la biodiversité

L'aéroport de Montpellier est effectivement situé sur une rive de l'étang de l'Or, avec un ensemble de sites naturels et zones humides classés Natura 2000, qui sont autant d'habitats pour les oiseaux et constituent des zones majeures de halte migratoire. L'étang de l'Or fait partie aussi d'un site « Ramsar », une zone humide d'importance internationale. Selon le Service Technique de l'Aviation Civile (STAC), « cette plate-forme est certainement celle qui possède la plus grande richesse ornithologique des aéroports français »^{xx}. Par contre, un aéroport n'est pas un parc animalier, et la « richesse ornithologique » pose des problèmes évidents de sécurité aérienne. La citation ci-dessus vient du guide « Péril animalier et environnement des aérodromes », ce qui mieux résume l'attitude du secteur envers la faune qui entoure les aéroports. Le STAC précise que « ce guide expose les actions et les moyens qui peuvent être menés pour rendre les aérodromes moins attractifs pour les animaux »^{xxi}. En 2004, le nombre de collisions entre oiseaux et avions à Montpellier représentait 10 % des incidents liés au risque aviaire pour l'ensemble de l'Hexagone^{xxii}. Le taux a baissé suite au renforcement des mesures d'effarouchement, mais reste élevé. Et plus il y a du trafic, plus les mesures d'effarouchement sont employées.

Par ailleurs, l'aéroport n'hésite pas à demander ou à soutenir des demandes de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées, comme en 2014 avec la destruction de plus de dix hectares de repos (hivernage) du flamant rose^{xxiii}. En 2019, un arrêté préfectoral a autorisé l'exploitation d'un entrepôt logistique sur la zone de fret, malgré un avis défavorable du Conseil National de Protection de la Nature^{xxiv}. Le projet portait atteinte aux objectifs de conservation du site Natura 2000 et concernait 33 espèces de faune protégée, notamment l'outarde canepetière, une espèce particulièrement menacée. Des associations étaient heureusement à l'affût pour faire en sorte que l'arrêté soit abrogé.

Cette année, l'aéroport a demandé une dérogation afin de réaliser les projets Aérople et Cap'Aero dans la zone logistique de l'aéroport, ainsi qu'un barreau routier pour desservir ces projets^{xxv}. Cette réalisation nécessiterait la destruction de spécimens et/ou d'habitats de repos et de reproduction de 38 espèces de faune protégée. Si l'aéroport maintient que les travaux « sont toujours accompagnés de mesures compensatoires pour recréer des espaces de vie et de reproduction des animaux », c'est tout simplement parce que la loi l'y oblige. De plus, ce ne sont pas des solutions magiques et beaucoup de questions subsistent en termes de définition, pertinence, qualité, efficacité, mise en œuvre et suivi de telles mesures^{xxvi}.

Si on écoutait mieux les scientifiques de la Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES) qui disent que la biodiversité « s'appauvrit plus rapidement que jamais dans l'histoire de l'humanité »^{xxvii}, on mettrait tout en œuvre pour pallier cette « sixième extinction de masse ». L'agrandissement des aéroports ne fait assurément pas partie des solutions.

7 – Préserver le quotidien des riverains

Malgré le Code de Bonne Conduite et les actions revendiquées par l'aéroport, plusieurs associations de riverains se plaignent depuis longtemps des nuisances qu'ils subissent. Et les choses ne vont pas s'arranger avec les projections de croissance de l'aéroport ! Si la pandémie n'était pas intervenue, Montpellier serait déjà membre du petit club restreint des aéroports « acnés », sujets au contrôle de l'ACNUSA, qui dispose de compétences spécifiques pour la douzaine d'aéroports français qui dépassent certains seuils^{xxviii}. Avec l'installation de la base Transavia et l'augmentation de trafic prévue, la direction de l'aéroport espère rejoindre très rapidement cette petite élite. Ce qui aura pour résultat, non seulement un Plan d'Exposition au Bruit qui touchera beaucoup plus de riverains, mais un tout nouveau Plan de Gêne Sonore, obligatoire à cause des nuisances supplémentaires^{xxix}. Bien sûr, ce n'est pas que la pollution sonore qui augmentera, mais aussi toutes les autres pollutions et nuisances associées à l'aéroport.

Une particularité de l'aéroport de Montpellier par rapport aux autres grands aéroports français est le volume très important de mouvements non-commerciaux et d'aviation légère^{xxx} (plusieurs aéroclubs, écoles de pilotage, voltige, jets privés, etc.), ce qui représente une part importante des nuisances locales. Pour limiter les activités d'aviation légère l'aéroport assure que « une réflexion ... est d'ailleurs en cours de réflexion »^{xxxi}. Nous ne retenons pas notre souffle.

Par ailleurs, nous pensons aussi aux riverains et aux habitants des destinations desservies par l'aéroport de Montpellier. Prenons l'exemple de Santorin, annoncé fièrement comme nouvelle destination estivale en provenance de la capitale héraultaise. En 2019 l'aéroport de cette petite île grecque accueillait 2,3 millions de passagers, pour une population locale à l'année d'un peu plus de 15 000 habitants. L'île a fait l'objet d'une étude de cas dans un rapport du Parlement Européen au sujet du sur-tourisme^{xxxii}. Le site santorintourisme.com, donné comme « lien utile » par l'aéroport de Montpellier pendant l'été, résume des conclusions de l'étude : « Les experts pointent du doigt la surexploitation des ressources locales, un appauvrissement de l'environnement, des pressions fortes sur les infrastructures et des tensions sociales »^{xxxiii}. La croissance exponentielle du trafic aérien ne fera qu'aggraver ce genre de problème.



-
- i "The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018" (Lee et al.) : <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S1352231020305689?token=C18717073B41D966250C2995C47753C7FF32F9609C63768ACB529FF020323980AB892A13EE5A41CB4A0C45F295A69B64&originRegion=eu-west-1&originCreation=20211104211937>
<https://rester-sur-terre.org/sinformer/#impact>
- ii <https://www.nationalgeographic.fr/environnement/aviation-un-ciel-plus-vert-mais-pour-quand>
- iii https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/bilan_emissions_gazeuses_2019.pdf (p. 2 sur 31)
- iv https://www.montpellier.aeroport.fr/fileadmin/SOCIETE_AEROPORT/PRESSE/COMMUNIQUEES_DE_PRESSE/environnement-aeroport-montpellier-communique-presse-21-10-2021.pdf
- v <https://rester-sur-terre.org/greenwashing/>
- vi <https://www.airportcarbonaccreditation.org/>
- vii <https://www.airportcarbonaccreditation.org/about/6-levels-of-accreditation/neutralty.html>
- viii <https://rester-sur-terre.org/sinformer/#offsetting>
- ix https://www.montpellier.aeroport.fr/fileadmin/SOCIETE_AEROPORT/PRESSE/COMMUNIQUEES_DE_PRESSE/environnement-aeroport-montpellier-communique-presse-21-10-2021.pdf
- x https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/bilan_emissions_gazeuses_2019.pdf (pp. 29 et 30 sur 31)
- xi https://www.montpellier.aeroport.fr/fileadmin/SOCIETE_AEROPORT/PRESSE/COMMUNIQUEES_DE_PRESSE/communique-e-nouveau-terminal.pdf
- xii https://www.montpellier.aeroport.fr/fileadmin/SOCIETE_AEROPORT/PRESSE/COMMUNIQUEES_DE_PRESSE/environnement-aeroport-montpellier-communique-presse-21-10-2021.pdf
- xiii https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/bilan_emissions_gazeuses_2019.pdf (p. 30 sur 31)
- xiv <https://www.airparif.asso.fr/particules-ultrafines>
<https://www.adra-bale-mulhouse.fr/pollution-aux-particules-ultra-fines-puf/>
- xv « La question des PUF est extrêmement importante » Gilles LEBLANC, président de l'ACNUSA
- xvi https://www.montpellier.aeroport.fr/fileadmin/SOCIETE_AEROPORT/PRESSE/COMMUNIQUEES_DE_PRESSE/environnement-aeroport-montpellier-communique-presse-21-10-2021.pdf
- xvii Par exemple : https://coastal.climatecentral.org/map/14/3.9849/43.5802/?theme=sea_level_rise&map_type=year&basemap=roadmap&contiguous=true&elevation_model=best_available&forecast_year=2060&pathway=rcp85&percentile=p95&refresh=true&return_level=return_level_0&rl_model=gtsr&slr_model=kopp_2014
- xviii "Changement climatique et environnemental dans le bassin méditerranéen" (Résumé à l'intention des décideurs) : http://www.medecc.org/wp-content/uploads/2021/05/MedECC_MAR1_SPM_FRA.pdf (p. 10)
- xix Communiqué de presse du GIEC (9 août 2021) : https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2021/08/IPCC_WGI-AR6-Press-Release_fr.pdf (p. 3)
- xx "Péril animalier et environnement des aérodromes" (p. 32), PDF disponible ici : <https://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/fr/publications/peril-animalier-environnement-aerodromes>
- xxi <https://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/fr/publications/peril-animalier-environnement-aerodromes>
- xxii https://www.lexpress.fr/informations/laser-effaroucheur_655932.html
- xxiii http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/APsigneavecAnnexes_cle555d9b.pdf
- xxiv http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/apa_2019-i-235_du_05032019.pdf
- xxv <http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/consultation-publique-derogation-a-l-interdiction-a25557.html>
- xxvi <https://reporterre.net/Grands-projets-destructeurs-l-esbroufe-de-la-compensation-ecologique>
- xxvii https://ipbes.net/sites/default/files/ipbes_7_10_add.1_fr.pdf (p. 3)
- xxviii ACNUSA Rapport annuel 2020 (p. 41) : https://www.acnusa.fr/sites/default/files/2021-09/1517_2006-30rapport-annuel-corrige2020%282%29%281%29.pdf
- xxix https://www.herault.gouv.fr/content/download/34881/234145/file/PEB_Complement_PAC.pdf
- xxx https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/bilan_emissions_gazeuses_2019.pdf (p. 30 sur 31)
- xxxi https://www.montpellier.aeroport.fr/fileadmin/SOCIETE_AEROPORT/PRESSE/COMMUNIQUEES_DE_PRESSE/environnement-aeroport-montpellier-communique-presse-21-10-2021.pdf
- xxxii [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/629184/IPOL_STU\(2018\)629184_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/629184/IPOL_STU(2018)629184_EN.pdf) (p. 215)
- Résumé de l'étude en français : [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/629184/IPOL_STU\(2018\)629184\(SUM01\)_FR.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/629184/IPOL_STU(2018)629184(SUM01)_FR.pdf)
- xxxiii <https://santorintourisme.com/sur-tourisme-santorin-rapport-europe/>