

DOSSIER DE PRESSE

— STAY GROUNDED —
**RESTER
SUR TERRE**



ufcna

Union Française Contre les Nuisances des Aéronaves
Membre de  uecna

13 et 15 mars 2024

**UN COUVRE-FEU
POUR DORMIR**

**Mobilisations européennes pour le
plafonnement du trafic aérien**



Table des matières

1. Communiqué de presse	page 4
<i>“Santé, Climat : Plafonnons le trafic aérien !”</i>	

2. Notre revendication : le plafonnement du trafic aérien	page 6
<i>a. La croissance du trafic aérien : une menace pour la santé et le climat</i>	
<i>b. Plafonner le trafic aérien, c’est possible ?</i>	

L'exemple d'Amsterdam-Schiphol	page 8
---------------------------------------	---------------

3. Nos mobilisations	page 10
-----------------------------	----------------

Pétition à l'attention du ministre des transports Patrice Vergriete	page 10
--	----------------

a. 13 mars : journée de mobilisations locales	page 10
--	----------------

Focus sur quelques luttes locales	page 11
--	----------------

b. 15 mars : happening humoristique devant le ministère des transports	page 13
---	----------------

Tribune des “big five” et mobilisations européennes	page 13
--	----------------

4. Informations pratiques	page 14
----------------------------------	----------------

1. Communiqué de presse

Santé, climat : plafonnons le trafic aérien ! Mobilisations européennes les 13 & 15 mars 2024

A l'appel du réseau Rester sur Terre et de l'UFCNA*, plus d'une vingtaine de mobilisations sont organisées en France (et d'autres en Europe) le 13 mars 2024, pour demander au ministre des transports un plafonnement du trafic aérien. Alors que ce dernier repart à la hausse et pourrait doubler d'ici 2040 selon les acteurs du secteur, le climat et la santé des riverains sont à nouveau menacés. Aussi, la coalition d'associations demande un plafonnement des aéroports, aérodromes et héliports au-dessous du niveau de 2019, dans la lignée de la décision historique prise à l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol.



Alors que le trafic aérien vient de retrouver son niveau de 2019, les associations nationales et locales dénoncent l'impact grandissant de l'aviation sur le climat, responsable de plus de 15% de l'impact climatique de la France, et s'alarment d'une croissance du trafic qui impacte directement et gravement la santé des populations survolées. **Tous les rapports sérieux sur le sujet montrent que les solutions technologiques ne sont à ce jour pas suffisantes pour endiguer les nuisances aériennes ; il n'y a donc pas d'autre solution à court et moyen terme que de mettre un coup d'arrêt à la croissance du trafic aérien** et de le réduire progressivement pour limiter ses impacts à la fois sanitaires et climatiques. « Nous sommes face à trois menaces vitales : le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de GES, trois menaces qui, chacune devraient être traitées de toute urgence par les pouvoirs publics. » résume Charlène Fleury, organisatrice du réseau Rester sur Terre « La bonne nouvelle, c'est qu'il existe une solution unique à ces trois problèmes : le plafonnement du trafic aérien. La mauvaise, c'est que pour le moment la réponse de la France n'est pas à la hauteur. »

S'appuyant sur la récente décision du gouvernement des Pays-Bas de plafonner le trafic de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol à 440 000 mouvements/an, les associations ont lancé une pétition demandant un plafonnement du trafic aérien au ministre des transports Patrice Vergriete, laquelle a rassemblé 15 000 signataires en 2 semaines. Si c'est possible aux Pays-Bas, c'est possible en France : **Clément Beaune, le prédécesseur de Patrice Vergriete, n'avait d'ailleurs pas exclu cette possibilité**. Lors des échanges avec la société civile et les élus mobilisés à leurs côtés en mai 2023, il s'était engagé à étudier des scénarios de plafonnement dans le cadre des procédures d'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) des aéroports franciliens.

Ces études d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) sont actuellement en cours sous l'autorité des préfets sur la plupart des aéroports français les plus fréquentés, afin d'élaborer des scénarios de réduction du bruit. « *Nous n'avons aucune assurance que les mesures de plafonnement du trafic aérien à la baisse que nous demandons soient retenues.* » déplore Chantal Beer-Demander, présidente de l'UFCNA. « *En outre, quand plusieurs aéroports desservent la même zone géographique, il est indispensable que les restrictions d'exploitation soient réalisées de manière coordonnée afin d'éviter un report des vols, et donc des nuisances, d'un aéroport à l'autre.* » D'autre part, pour l'aviation générale, les associations demandent une réglementation environnementale et la création de commissions consultatives de l'environnement, afin de lutter contre les nuisances incontrôlées des hélicoptères privés, de l'aviation légère et des vols d'affaires.

Suite aux mobilisations locales, les associations convergeront vers Paris pour un rendez-vous au ministère des transports le 15 mars - rendez-vous confirmé par le cabinet du ministre - lequel sera suivi d'un happening humoristique et musical et de prises de paroles à 12h30. Les représentants des organisations qui font le déplacement à Paris se réuniront ensuite les 16 et 17 mars lors d'un week-end de travail, pour déterminer les étapes futures de leur campagne à l'échelle française et européenne. Des mobilisations se tiendront également entre le 13 et le 17 mars dans d'autres pays d'Europe.



Rester sur Terre - Stay Grounded est un réseau citoyen dédié à l'action, s'appuyant sur des bases scientifiques et regroupant plus de 200 associations et collectifs à travers le monde. Il milite pour la réduction du transport aérien et de ses impacts négatifs. Il s'oppose également au greenwashing de politiques climatiques telles que la compensation carbone et les illusoires carburants d'aviation dits « durables ».



L'UFCNA - Union française contre les nuisances des aéronefs - est une association fondée en 1980, qui dispose d'un agrément ministériel au titre de la protection de l'environnement et fédère la quasi-totalité des associations de riverains des aéroports, des aérodromes et hélistations françaises. Elle dénonce les méfaits du bruit et de la pollution chimique sur la santé des populations survolées ; elle milite prioritairement pour un plafonnement du trafic aérien ainsi que pour la suppression des vols de nuit.



Contacts :

Charlène Fleury pour Rester sur Terre : 07 82 79 11 17
Chantal Beer-Demander pour l'UFCNA : 06 25 43 22 33



2. Notre revendication : le plafonnement du trafic aérien

a. La croissance du trafic aérien : une menace pour la santé et le climat

Contexte

Le trafic aérien a retrouvé son niveau de 2019, et si l'on en croit les acteurs du secteur, il pourrait doubler d'ici 2040. Une catastrophe quand on sait que cette augmentation du nombre de vols n'est compatible ni avec la préservation de la santé des populations affectées par le bruit et la pollution de l'air, ni avec les objectifs climatiques de la France. Les études scientifiques sont formelles et ne laissent pas place au doute : le trafic aérien doit être réduit. Ce qui peut être facilité par l'existence d'alternatives en train pour de nombreuses destinations nationales et européennes.

Une menace pour la santé des populations survolées

Chaque année, la pollution de l'air provoque plus de 250 000 décès en Europe (1), et l'aviation y contribue localement de manière significative (2). **Les particules ultrafines émises par les réacteurs d'avion sont plus petites que celles des moteurs diesel, et donc plus toxiques (3).** Mais elles ne sont ni réglementées ni mesurées. La pollution atmosphérique des aéroports reste la grande oubliée des politiques de qualité de l'air.

Quant au bruit, il représente également un problème de santé publique majeur : troubles du sommeil, troubles cognitifs et de l'apprentissage chez les enfants, hypertension, maladies cardiovasculaires (4). En France, le coût social du bruit aérien a été estimé à 6 milliards d'euros annuels (5). A Roissy, les riverains perdent jusqu'à 3 années de vie en bonne santé à cause du bruit, et rien qu'en Ile de France, 2 millions de personnes sont exposés à des niveaux de bruits dépassant les normes de l'OMS. Pourtant, les directives et le règlement européens, qui imposent des plans de réduction du bruit aérien, ne sont respectés sur le fond par aucun aéroport européen. Comme en témoignent les cartes stratégiques de bruit, il continue à augmenter autour des plateformes aéroportuaires.



“Le transport aérien, un problème pour la santé”
Nouveau rapport de Rester sur Terre et l'UECNA (Union Européenne Contre les Nuisances Aériennes),
paru en février 2024 :

<https://rester-sur-terre.org/transport-aerien-un-probleme-pour-la-sante/>

Une menace pour le climat

L'aviation commerciale contribue à hauteur de près de 5 % aux émissions européennes de CO₂ (6), et de près de 7 % à celles de la France (7). Une étude révèle qu'en 2019, **les 20 aéroports les plus polluants du monde - parmi lesquels Paris-CDG, Londres-Heathrow, Francfort et Amsterdam-Schiphol - ont émis autant de CO₂ que 58 centrales à charbon** (8) ! Cela, sans compter l'impact climatique des émissions autres que le dioxyde de carbone, notamment les traînées de condensation, qui multiplient au moins par deux l'impact du seul CO₂. Deux fois plus important qu'il y a 30 ans, le poids du secteur aérien dans les émissions globales est d'autant plus disproportionné que ce mode de transport reste majoritairement utilisé par une faible partie de la population, et principalement pour leurs loisirs.

Les avancées technologiques : insuffisantes pour régler le problème

Comme le démontrent de nombreux rapports dont celui publié récemment par l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol (9), **ni les avancées technologiques ni les carburants d'aviation dits "durables"** ne permettront au secteur d'atteindre les objectifs de l'Accord de Paris sur le climat. De même, les mesures technologiques envisagées pour réduire l'exposition au bruit et aux polluants sont insuffisantes car elles sont neutralisées par l'augmentation régulière du nombre de vols. Sans compter que certaines d'entre elles peuvent avoir un impact négatif sur le climat, ou inversement. L'arrêt des extensions d'aéroports et la réduction du nombre de vols sont donc indispensables pour lutter à la fois contre les problèmes de santé et le dérèglement climatique.



Pour aller plus loin :

Consulter les [Fiches greenwashing](#) de Rester sur Terre pour explorer les promesses et les limites des avancées technologiques en matière de décarbonation de l'aérien.

Sources :

1. Agence européenne de l'environnement (nov. 2023) : [Les niveaux de pollution atmosphérique restent trop élevés en Europe et constituent le principal risque environnemental pour la santé](#)
2. Airparif : Bilan des émissions atmosphériques en Ile de France - 2019 (p. 14).
3. Bendtsen, K.M. et al. (2021) : [A review of health effects associated with exposure to jet engine emissions in and around airports](#). tinyurl.com/2s3f2ebs
4. Etude DEBATS (2020) : <http://debats-avions.ifsttar.fr/rapport.php> ; Le Monde (2022) : [Plus de cent professionnels de santé alertent sur le bruit aérien : « C'est l'espérance de vie qui est menacée »](#)
5. Ademe (2021) : [147 milliards d'euros : c'est le coût social du bruit en France, par an !](#)
6. [En 2019, les émissions de CO₂ de l'aviation ont représenté 3,8 % des émissions de gaz à effet de serre de l'UE, elles-mêmes composées à 80 % de CO₂ et de 20 % d'autres GES, soit 3,8/80x100 = 4,8 % des émissions de CO₂ de l'UE](#) (Source : Parlement européen : Émissions de CO₂ des avions et des navires : faits et chiffres et Émissions de gaz à effet de serre par pays et par secteur).
7. DGAC, Ministère des Transports: [Les émissions gazeuses liées au trafic aérien en France en 2020](#)
8. [Airports, air pollution and climate change | ODI](#)
9. Aéroport de Schiphol (Janvier 2024) : [Accelerated CO₂ reduction necessary](#) (<https://www.schiphol.nl/en/you-and-schiphol/news/accelerated-co2-reduction-necessary/>)

b. Plafonner le trafic aérien, c'est possible ?

Amsterdam-Schiphol, le premier aéroport européen à véritablement se soucier des riverains



« Nous ne pouvons pas demander aux habitants de la région de faire des sacrifices pendant des années pour ceux qui prennent l'avion juste pour leurs vacances »

Ruud Sondag, PDG de l'aéroport Amsterdam-Schiphol



En 2022, le gouvernement néerlandais a pris la décision historique de plafonner le trafic de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol à 440 000 mouvements/an, en dessous du niveau de 2019, pour protéger les riverains et le climat. En outre, le gestionnaire de l'aéroport a annoncé en 2023 l'instauration d'un couvre-feu, l'interdiction de l'aviation privée et l'abandon du projet de nouvelle piste. La fréquentation de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol est comparable à celle de Roissy-Charles de Gaulle : si c'est possible à Schiphol, c'est possible à Roissy !

Le plafonnement du trafic, seul moyen de réduire des nuisances qui ne peuvent être atténuées

Pour mettre un terme à la croissance du trafic aérien et à son cortège de nuisances locales et planétaires, la première mesure évidente consiste à ne plus agrandir les aéroports, mais cela ne suffit pas, car de nombreux aéroports ont encore de la capacité disponible ou peuvent l'accroître sans s'agrandir. Il est donc nécessaire de plafonner leur activité, et même de la réduire pour revenir à des niveaux acceptables pour les riverains et le climat. Et ce de manière juste et équitable, en visant en priorité les vols les plus nuisibles comme les vols de nuit et les jets privés qui émettent en moyenne 10 fois plus de CO₂ par passager que la classe éco (10).



Janvier 2024 : Deux nouvelles études préconisant une forte baisse du trafic aérien publiées par l'aéroport Amsterdam-Schiphol.

Les recherches de Schiphol ont montré qu'une réduction d'au moins 30 % des émissions de CO₂ (par rapport à 2019) est nécessaire pour que Schiphol et l'aviation européenne soient sur la bonne trajectoire en 2030. C'est plus que l'objectif actuel de réduction de 9 % des Pays-Bas.

La croissance n'est pas indispensable à la rentabilité des aéroports

Aucune croissance ne peut être infinie ; elle se heurte tôt ou tard à des limites. Certains aéroports ont déjà atteint les limites de ce que ses riverains peuvent supporter, et le transport aérien dans son ensemble est près d'atteindre les limites au-delà desquelles la planète risque de sombrer dans le chaos climatique. Plus on attendra pour mettre un terme à la croissance et réduire le trafic, plus les conséquences seront dramatiques.

Le secteur aérien, à l'exception notable de Schiphol, tente de temporiser en faisant miroiter des solutions technologiques illusoire, sous le motif que la croissance est indispensable à sa viabilité économique. Or, **Augustin de Romanet, PDG du groupe ADP le reconnaît, une décroissance du trafic aérien ne serait pas « une tragédie existentielle » pour son groupe (11).** Et Air France a pu le vérifier récemment avec la restriction de l'offre vers la Chine qui leur a assuré une bonne rentabilité grâce à des tarifs plus élevés (12).

Contexte français

Le règlement européen n° 598/2014 définit la procédure à suivre lorsqu'un problème de bruit est identifié sur une plateforme; ainsi, pour les aéroports de Lille, Toulouse, Roissy, Orly, Bordeaux, Marseille et le Bourget et prochainement Beauvais, **des études d'impact par approche équilibrée sont en cours ou en voie d'achèvement avec l'étude de scénarios de mesures de restrictions possibles.** La direction générale de l'aviation civile a été dessaisie du dossier par le conseil d'État en raison de son manque d'indépendance ; ce sont donc les préfets qui désormais assurent le rôle d'autorité compétente et c'est donc à eux que nous demandons aujourd'hui des comptes en nous mobilisant devant les préfetures.

Rappelons que le 9 mai 2023, 300 élus ont demandé le plafonnement et la réduction du trafic en Ile de France. Clément Beaune, alors ministre des transports, avait reconnu, devant une délégation d'élus et d'associations, les conséquences graves sur la santé des riverains provoquées par le trafic aérien et s'était engagé à examiner des scénarios de plafonnement pour les aéroports franciliens.



Crédit photo : Benoît Derouet / Alternatiba Paris

Lire notre Communiqué de presse du 16 mai 2023 : [Suite aux mobilisations des riverains d'aéroports et militants écologistes pour la réduction du trafic aérien, Clément Beaune réagit aux demandes de plafonnement et de couvre-feu](#)

Mobilisation d'élus pour le plafonnement du trafic aérien, le 9 mai 2023 devant le ministère des transports à Paris.

Sources :

10. T&E (2021) : Rising use of private jets sends CO2 emissions soaring

<https://www.transportenvironment.org/discover/rising-use-of-private-jets-sends-co2-emissions-soaring/>

11. Reporterre (2022) : [Prenez moins l'avion : le surprenant conseil du PDG d'Aéroports de Paris](#)

12. Les Echos (2023) : [Air France au centre d'un bras de fer entre Paris et Pékin](#)

3. Nos mobilisations

**Pétition pour le plafonnement du trafic aérien
à l'attention de M. Patrice Vergriete,
ministre délégué aux transports.**

Lancée le 8 février 2024, la pétition a déjà recueilli
plus de 16 000 signataires !

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



a. 13 mars : journée de mobilisations locales

Le mercredi 13 mars, des mobilisations locales sont organisées par plus d'une centaine de collectifs et associations dans plus de 20 villes en France, ainsi que plusieurs villes européennes :

Lors des mobilisations locales, une saynète humoristique et pédagogique sera jouée : un acteur déguisé en "France malade du trafic aérien" se présentera devant deux experts, un médecin et un climatologue, qui l'examineront pour déterminer l'origine de ses maux. Verdict : c'est le trafic aérien trop conséquent qui provoque ces dégradations de l'état de santé et du climat de la France. Les experts remettent à celle-ci une ordonnance avec la prescription à suivre : il faut plafonner le trafic et instaurer des couvre-feux de 22h à 6h sur l'ensemble des plateformes ! Cette prescription sera ensuite symboliquement remise le 15 mars au ministre des transports.



Cartographie : <https://rester-sur-terre.org/plafonnonslaviation-mars2024/>

Événements en France :

Nice, Cannes-Mandelieu, Marseille, Lille, Beauvais, Bordeaux, Roissy, Orly, Toussus-le-Noble, Pontoise, Toulouse, Montpellier, Nantes, Aix-en-Provence, Saint-Etienne, Caen, Bâle-Mulhouse, Rhône-Alpes, Villefranche-Beaujolais, Le Mans, Brest, Thouars...

Événements ailleurs en Europe :

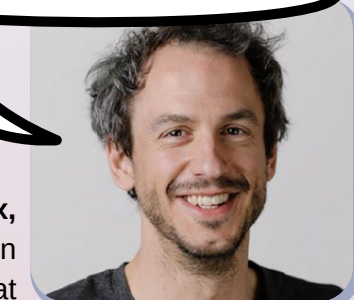
Liège, Amsterdam, Francfort, Madrid, Barcelone...

Santé, climat : même combat !

Pour les préserver, il faut plafonner !

« L'aviation représente entre 6 et 7% des émissions de CO2 de la France. C'est d'autant plus important que la majorité des Français·es ne prennent jamais, ou presque jamais, l'avion. »

Alexis Chailloux,
Responsable transport aérien
au Réseau action climat



© Joseph Melin / Greenpeace

« Parmi les nombreuses études relatives au retentissement cardiovasculaire du bruit aérien, l'étude épidémiologique Débats parue en 2020 (menée sur Toulouse, Lyon et Roissy) apporte des arguments scientifiques solides sur l'augmentation du risque de mortalité par infarctus pour les riverains soumis au bruit aérien. »

Dr. Alexandre Duparc,
Cardiologue
au CHU de Toulouse



Focus sur quelques luttes locales

Nantes-Atlantique

Un collectif impulsé par Alternatiba Nantes milite pour la réduction concrète du trafic aérien, en utilisant plusieurs leviers locaux : lutte contre la publicité des compagnies aériennes ; défense d'un couvre-feu élargi et respecté ; sensibilisation à l'impact climatique de l'aviation. Suite à une pétition associée à des actions créatives, il a obtenu que le FC Nantes arrête de prendre l'avion pour ses matches à Paris. Le collectif s'est également porté candidat à la reprise de la concession de l'aéroport, pour proposer une voie alternative !

Contact :

Aurore David 07 69 92 84 58

Toulouse-Blagnac

Depuis plus de 20 ans la lutte contre les nuisances aériennes est une réalité à Toulouse, et les associations de riverains fédérées dans le CCNAAT ont peu à peu acquis une expertise et une reconnaissance indéniables. Pour autant dans la ville d'Airbus, combattre l'avion est une gageure : les interlocuteurs sont difficiles, les élus sauf exceptions sont versatiles, et plus enclins à soutenir l'industrie que la santé des riverains ; et la direction générale de l'aviation civile favorise la croissance du trafic.

Dans le cadre de l'étude d'impact par approche équilibrée lancée depuis le mois de septembre sur Toulouse, le CCNAAT réclame une interdiction des vols de nuit entre 23h30 et 6h du matin. Le combat est rude, mais de plus en plus d'organisations et de réseaux qui luttent pour la préservation de la planète et de l'humain le rejoignent.

Contact :

Chantal Beer-Demander 06 25 43 22 33



Lille-Lesquin

A Lille, l'association NADA Lille s'est constituée en mars 2021 pour lutter contre le projet d'extension de l'aéroport, lequel vise à augmenter le trafic de 2,2 millions de passagers par an (en 2019), à 4,7 millions en 2050. Elle est porteuse, aux côtés de France Nature Environnement Hauts-de-France et Nord Nature Environnement, d'un recours juridique contre l'autorisation environnementale décernée par le préfet le 6 juillet 2022 - recours pour lequel la date d'audience n'est toujours pas fixée. En outre, NADA Lille mène depuis 3 ans une campagne de sensibilisation et de mobilisation citoyenne, au côtés des nombreuses associations locales de riverain-es et de défense de l'environnement, ainsi que les élus des communes impactées qui contestent ce projet. La mobilisation locale du 13 mars est soutenue et suivie par 19 autres associations.

Contact :

Lorraine Hohler 06 74 38 88 36

Roissy-Charles-de-Gaulle

Depuis l'abandon du projet de Terminal 4 à Roissy, de nombreuses associations dont l'ADVOCNAR, le collectif Non au T4, FNE IDF, Alternatiba Paris et Greenpeace Paris sont mobilisées en faveur d'un plafonnement à 440 000 mouvements/an (-12% vs 2019), à l'image de ce qui a été décidé par le gouvernement Néerlandais à l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, qui bénéficie d'un niveau de trafic similaire. Une étude d'impact par approche équilibrée pilotée par le préfet du Val d'Oise - qui permettrait la mise en place d'un plafonnement et d'un couvre-feu demandés par les associations - est en cours à Roissy.

Contact :

Françoise Brochot 06 79 51 25 60

Nice-Côte d'Azur

A Nice, l'Alliance Ecologique et Sociale 06 soutient le combat juridique de l'association FNE 06 contre le projet d'extension de l'aéroport Nice Côte d'Azur qui permettra une hausse de 50% du trafic passager d'ici 2030 (7 millions supplémentaires, pour +20.000 vols par an). Le recours en annulation du permis (signé par le préfet en 2020) fait l'objet, depuis février 2024, d'un pourvoi en cassation auprès du Conseil d'Etat ainsi que d'un référé-suspension (visant les travaux en cours) devant la Cour d'appel de Marseille.

Contacts :

Camille Sautel 06 28 53 84 20

Airy Chrétien 06 28 96 38 70

Montpellier-Méditerranée

Le collectif Atterrissons d'urgence (Montpellier) réunit depuis 2020 des citoyens, des associations et des scientifiques. Il milite pour la suppression des vols entre Paris et Montpellier, au profit du train jusqu'à 80 fois moins impactant sur le climat. Il dénonce en outre la stratégie de forte croissance du nombre de passagers et de destinations, mise en place par les gestionnaires de l'aéroport Montpellier-Méditerranée ainsi que les subventions directes ou indirectes à ce mode de transport, au détriment de la santé des riverains et de la lutte contre la crise climatique. Il est soutenu par les groupes locaux Alternatiba et Greenpeace.

Contact :

Cathy Valat 07 81 61 50 56



b. 15 mars : Happening humoristique devant le ministère des transports à Paris

Le vendredi 15 mars à 12h30, des représentant-es des luttes locales mobilisées convergeront vers Paris pour un happening humoristique devant le ministère de la transition écologique, afin d'interpeller le ministre des transports, Patrice Vergriete, sur leur demande de plafonnement. Déguisé-es en "France malade du trafic aérien", ils et elles fileront la métaphore commencée dans les rassemblements locaux, et feront valoir que partout sur le territoire, le constat est le même : la croissance du trafic aérien n'est pas soutenable, et le remède est le plafonnement du trafic.

Un rendez-vous au ministère a été confirmé par le cabinet du ministre. Les représentant-es des organisations qui font le déplacement à Paris se réuniront ensuite les 16 et 17 mars lors d'un week-end de travail, pour déterminer les étapes futures de leur campagne à l'échelle française et européenne.



Tribune des "big five" et mobilisations ailleurs en Europe

Le plafonnement des aéroports n'est pas qu'une préoccupation française : de nombreux collectifs et ONG se mobilisent dans d'autres pays européens pour obtenir le plafonnement et la réduction du nombre de vols.

Pour visibiliser ce mouvement international, nous avons coordonné une tribune rassemblant de nombreux collectifs actifs autour des 5 aéroports les plus fréquentés d'Europe, les "big five" (Londres-Heathrow, Amsterdam-Schiphol, Paris-Charles de Gaulle, Madrid-Barajas et Francfort-Main), afin de demander ensemble un plafonnement des aéroports à l'échelle européenne.

La tribune a été publiée jeudi 7 mars dans Libération et sera publiée dans plusieurs médias en anglais, espagnol, allemand et néerlandais dans les jours prochains.

Plusieurs rassemblements sont organisés en soutien aux mobilisations françaises, le vendredi 15 mars, notamment à Francfort et à Madrid.



4. Informations pratiques

Conférence de presse et point presse

Conférence de presse en ligne : **lundi 11 mars à 11h** - [Lien de connexion](#)

Avec :

- Chantal Beer-Demander, présidente de l'UFCNA
- Charlène Fleury, coordinatrice du réseau Rester sur Terre
- Dr Pierre Souvet, président de l'ASEF (Association Santé Environnement France)
- Alexis Chailloux, responsable transport ferroviaire et aérien au Réseau Action Climat
- Lounes Dupeux, chargé de campagne aviation et réseau européen pour Stay Grounded

Point presse à Paris : **vendredi 15 mars à 12h** - Devant le ministère de la transition écologique
Hôtel de Roquelaure, 246, boulevard Saint-Germain; Paris 7e.

Contacts presse

Charlène Fleury pour Rester sur Terre : 07 82 79 11 17

Chantal Beer-Demander pour l'UFCNA : 06 25 43 22 33



Trop d'avions à l'horizon
C'est pas bon pour les poumons
C'est pas bon pour la tension
C'est pas bon pour les saisons



Sites internet et ressources

<https://rester-sur-terre.org/plafonnonslaviation-mars2024/>

<https://www.ufcna.eu/spip/>