

# Concertation sur le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin

DU 12 OCTOBRE AU 4 DECEMBRE 2020

EXPRIMEZ-VOUS À TRAVERS CE CAHIER D'ACTEUR

sur les caractéristiques, les enjeux, les impacts du projet de modernisation de l'aéroport de Lille

## ACTEURS

### Union des Voyageurs du Nord

Créée en 1978, l'**Union des Voyageurs du Nord (UVN)** agit auprès des élus, des collectivités et des exploitants de réseaux, pour défendre les usagers, pour améliorer les transports au quotidien et pour élaborer les projets d'avenir pour une mobilité durable. Son action concerne notamment le réseau ferroviaire, les cars interurbains, et les réseaux urbains du Nord Pas-de-Calais. Elle est adhérente de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, association agréée de consommateurs) et de la MRES (Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités).

Contact acteur : Gilles LAURENT UVN-FNAUT – 5 Rue Jules de Vicq 59000 LILLE (pas de tél)  
contact : [uvn-fnaut@netc.fr](mailto:uvn-fnaut@netc.fr) – [www.uvn.asso.fr](http://www.uvn.asso.fr)



### FNAUT Hauts-de-France

Créée le 30 janvier 2016, la **FNAUT Hauts-de-France** rassemble les associations suivantes :

**ADU** (association des usagers de la ligne Paris-Crépy-Laon), **AUTAN** (Association des Usagers des Transports de l'Aisne Nord) **Comité des usagers des bus d'Amiens Métropole**, **Comité de sauvegarde Le Tréport -Mers**, **GUTD** (Groupe des Usagers des Transports en commun du Douaisis), **LUTECE** (les usagers des transports de l'étoile de Creil et environs), **UVN** (Union des Voyageurs du Nord) (transports régionaux, départementaux et urbains en NPdC)

contact [fnaut-hdf@netc.fr](mailto:fnaut-hdf@netc.fr) site [www.fnaut.fr](http://www.fnaut.fr)



LA VOIX DES USAGERS

# PRESENTATION GENERALE UNE MODERNISATION QUI CACHE UNE EXTENSION !

Le projet se présente comme destiné à moderniser les installations notamment pour des raisons réglementaires et à améliorer la sécurité tant au niveau de l'exploitation que des biens et des personnes. Nous partageons cet objectif.

Mais **cette modernisation mise en avant dans le titre du projet** (alors qu'elle ne pèse que 13% des travaux) **cache l'augmentation des capacités** (qui pèse 87% des travaux) et des hypothèses de trafic revues à la hausse, qui s'inscrivent dans un développement exponentiel du trafic aérien au niveau mondial, et cela n'est pas acceptable.

Lorsque l'on évoque la contradiction avec les différents engagements internationaux pris en faveur d'une réduction des gaz à effet de serre, les responsables de l'aéroport se retranchent derrière le fait que cela relève d'un débat sociétal et politique plus large qui n'est pas l'objet de la concertation. Ajoutons y la sous évaluation des impacts et quelques gadgets comme les biocarburants ou des avions plus gros, et le problème de fond est évacué.

En outre avec la crise sanitaire en cours le transport aérien montre sa grande fragilité, et la crise climatique à venir ne fera que l'amplifier : il douteux que le doublement du trafic aérien soit une perspective sérieuse actuellement alors qu'il faudrait au contraire réduire de moitié ce trafic pour respecter nos engagements climatiques. Dans son livre intitulé " **l'économie de la vie, se préparer à ce qui vient**" Jacques ATTALI prévoit page 174 la fin du low cost aérien et conclut qu'il faudra moins utiliser l'avion. « L'industrie aéronautique ne pourra pas survivre si elle ne se réoriente pas. » « Il faudra donc utiliser beaucoup moins l'avion pour le travail, c'est possible, on l'a vu pendant le confinement. Et d'autres moyens de transport pour le tourisme. » Il est donc clair que **l'on ne peut pas préparer l'avenir en extrapolant les tendances d'un passé révolu**. Les hypothèses de trafic aérien du passé, en croissance exponentielle, se heurteront au mur de la réalité climatique.

# NON AU DOUBLEMENT DU TRAFIC AERIEN, IL FAUT AU CONTRAIRE LE REDUIRE DE MOITIE

## CE N'EST PAS LE MOMENT D'AGRANDIR

La crise sanitaire entraîne une chute du trafic aérien, même l'IATA prévoit une stagnation plusieurs années à 50% du trafic 2019 au lieu de la hausse exponentielle prévue antérieurement.

[https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/06/17/covid-19-la-convalescence-du-transport-aerien-pourrait-durer-dix-ans\\_6043161\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/06/17/covid-19-la-convalescence-du-transport-aerien-pourrait-durer-dix-ans_6043161_3234.html)

C'est loin d'être une surprise. Le transport aérien va être durablement affecté par la crise liée au nouveau coronavirus. Selon l'étude du cabinet de conseil Archery Strategy Consulting (ASC), publiée mercredi 17 juin 2020, les compagnies aériennes du monde entier pourraient mettre quatre ans pour revenir à leur niveau de trafic de 2019. Dans ce cas, note le cabinet, « **jamais elles ne retrouveront la trajectoire de croissance d'avant la crise** » : le passage de la pandémie aura bouleversé les habitudes, notamment avec la montée en puissance du télétravail, lequel pourrait conduire les entreprises à moins faire voyager leurs cadres supérieurs, clients privilégiés des classes affaires, et les touristes rechercheront d'autres formes de voyages plus responsables.

Dans le même registre on notera que le Tribunal Administratif veut stopper le CDG express car le trafic de Roissy estimé suite à la pandémie est devenu inconnu !

<http://montreuil.tribunal-administratif.fr/content/download/176605/1741869/version/1/file/1906180.pdf>

## POUR TENIR NOS OBJECTIFS CLIMATIQUES IL FAUDRAIT REDUIRE DE 50% LE TRAFIC AERIEN DE 2019 AU LIEU DE PREVOIR DE LE DOUBLER.

Depuis des années, les acteurs du secteur tentent de minimiser les impacts environnementaux des avions et en particulier l'impact climatique. La réalité, c'est que l'aviation civile, ne représente pas 2 % de l'impact climatique attribuable aux activités humaines comme elle le prétend, mais « au moins 5% » selon le GIEC, compte-tenu des traînées de condensation et des oxydes d'azote. La réalité, c'est aussi que l'avion poursuit sa croissance sur des trajets de courte-distance, où des alternatives existent, alors qu'il est 14 à 40 fois plus émetteur de CO2 que le train. Selon l'étude BL évolution [https://www.bl-evolution.com/Docs/200721\\_Etude-BLevolution\\_Climat-Aviation.pdf](https://www.bl-evolution.com/Docs/200721_Etude-BLevolution_Climat-Aviation.pdf), le transport aérien est plus vraisemblablement responsable de 7,3% de l'empreinte carbone de la France et est en augmentation, tiré par une forte croissance du nombre de passagers.

L'intégralité des efforts nécessaires pour aligner la France sur la trajectoire de la neutralité carbone seraient annihilés par le secteur aérien s'il devait continuer de croître. Manifestement, et même avec une politique très volontariste sur les progrès techniques, le seul moyen crédible de tenir une trajectoire raisonnable d'un point de vue climatique est de diminuer le trafic entre 2,5% et 4% par an. En d'autres termes, **il faudrait réduire de moitié le nombre de passagers annuels d'ici 20 ans maximum**. Cela n'empêche pas de faire le voyage de sa vie, de retrouver sa famille, de s'expatrier ou d'assurer quelques fonctions indispensables, mais cela remet fortement en cause l'aviation de masse et les déplacements rapides, loin, et pour une courte durée, qui constituent une partie de notre activité touristique : Plus de 60% des vols avant 2020 étaient dédiés au tourisme des pays les plus riches.

## L'AVION A HYDROGENE OU AUX BIOCARBURANTS N'EST PAS REALISTE.

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/haute-garonne/toulouse/toulouse-chercheurs-critiquent-airbus-sa-promotion-avion-hydrogene-1878868.html>

L'hydrogène est extrêmement léger, ce qui implique de le stocker dans des réservoirs renforcés jusqu'à 3 fois plus encombrants pour la même quantité d'énergie délivrée que du kérosène. Ainsi, il faudrait revoir la flotte pour la rendre à même de transporter suffisamment de carburant, la distribution d'hydrogène dans les aéroports ainsi que son stockage. La très grande majorité (96%) de l'hydrogène fabriqué aujourd'hui l'est par vaporeformage d'hydrocarbures, un procédé extrêmement émissif puisque pour obtenir une tonne d'hydrogène, 10 à 11 tonnes de CO2 sont produites et en général émises dans l'atmosphère. Ainsi, bien que le CO2 ne soit pas émis dans les phases de vol, il l'est en amont.

Les biocarburants ne constituent pas non plus une solution, le gouffre énergétique de l'aviation nécessiterait des surfaces colossales de cultures soustraites à l'alimentation humaine.

## L'AVIS NEGATIF DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE AUX EXTENSIONS D'AEROPORTS

L'Autorité Environnementale (AE) a émis un avis négatif pour l'extension de Roissy, tout aussi valable pour celle de Lesquin : [https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/07/08/pour-l-autorite-environnementale-le-projet-de-nouveau-terminal-de-roissy-est-a-revoir-de-fond-en-comble\\_6045642\\_3244.html](https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/07/08/pour-l-autorite-environnementale-le-projet-de-nouveau-terminal-de-roissy-est-a-revoir-de-fond-en-comble_6045642_3244.html) Selon l'AE, l'« *équation à résoudre* » entre, d'un côté, l'augmentation massive du nombre de passagers, de vols, de la circulation automobile induite et des émissions de gaz à effet de serre associés et, de l'autre, le respect des objectifs nationaux et internationaux de la France pour les réduire, n'est « *pas décrite ni posée de manière complète* ». Le dossier soumis « *omet de prendre en compte les impacts climatiques des émissions produites en phase de croisière [en vol]* », précise l'AE. Le projet télescope aussi [les conclusions de la convention citoyenne](#), qui proposent l'interdiction de toute extension d'aéroport et la limitation des vols intérieurs. Les [impacts environnementaux](#) ne se limitent pas au climat. « *Les incidences du projet sur la qualité de l'air et sur le bruit, et donc la santé des résidents et riverains de la plate-forme aéroportuaire, sont incomplètement évaluées* », ajoute l'autorité. En matière de nuisances sonores, le dossier n'apporte « *aucune assurance que les aéronefs accueillis sur la plate-forme seront bien modernisés dans les délais annoncés* »

# REDUIRE LES NUISANCES LOCALES DE L'AEROPORT

Le projet d'extension de l'aéroport c'est :  
+ de nuisances sonores pour les riverain-es  
+ de trafic routier aux abords de Lesquin  
+ de pollution.

## NUISANCES SONORES POUR LES RIVERAINS

Prétendre qu'il n'y aura pas plus d'avions car ils seront plus gros n'engage à rien : Les compagnies aériennes ne veulent plus de gros avions (elles abandonnent toutes l'A380) car inadaptés à leur trafic. Doubler le trafic conduira bien à augmenter les nuisances.

## QUEL EST L'INTERET DE DEVELOPPER ENCORE PLUS LILLE LESQUIN ALORS QUE LILLE EST TRES BIEN RELIEE PAR TGV A ROISSY OU A BRUXELLES ?

Lille a l'avantage d'être à une heure de TGV de Roissy ou de Bruxelles où toutes les destinations sont disponibles. Ce n'est donc pas une nécessité de doubler le trafic à Lesquin.

## QUELLES DESSERTES DE L'AEROPORT ?

Le dossier présenté annonce vouloir tripler, essentiellement par autocars, la ridicule part actuelle (5%) des accès en transports collectifs. Il n'y a clairement aucun projet sérieux à l'appui de cette affirmation.

La carte présentée est très folklorique (« réseau régional » ignorant le TER, réseau départemental » virtuel). Rappelons que les Autorités Organisatrices de Transports (Région et MEL) sont précisément les propriétaires de l'aéroport, cette absence de projet est donc très surprenante ! Quelle connexion avec le métro ou avec le futur Réseau Express Grand Lille par exemple ?

Seule certitude, le dossier prévoit 1722 nouvelles places de parking, mais sans se préoccuper de l'accès ni des nuisances de tous ces véhicules supplémentaires.

## LA SOLUTION : REDUIRE LE TRAFIC AERIEN AU DEPART DE LILLE

Une partie des vols sont franco français (Lille-Marseille, Lille-Montpellier, Lille-Nantes, etc... ) ou intra européens et donc faisables en train. Le choix de l'avion pour réaliser des trajets aussi courts résulte d'une sous-tarifcation des vols, et est une aberration environnementale. Le rôle du TGV ne doit pas être minimisé car il reste pertinent bien au delà de 2 h 30 (Lille-Lyon en 3h06 heures, Lille Nantes en 4 heures, Lille Strasbourg 3 h 11 etc.) tout en émettant 36 à 40 fois moins de co2 qu'un avion (selon Jacques Pavaux ex- directeur de l'Institut du Transport Aérien [https://www.fnaut.fr/uploads/2019/01/db190828a\\_pta.pdf](https://www.fnaut.fr/uploads/2019/01/db190828a_pta.pdf) ) ! Si l'on supprimait les vols à moins de 5 heures en train dès à présent, cela diminuerait de 60,6% les émissions de CO2 issues des vols métropolitains et de 4,5% les émissions de l'ensemble des vols au départ de la France.

Si l'avion semble aujourd'hui si compétitif, il ne fait nul doute que sa croissance est tirée par des prix artificiellement bas qui ne dureront pas. Les compagnies aériennes bénéficient d'un système fiscal avantageux. Elles paient peu de taxes contrairement à ce que répètent à l'envi les acteurs du secteur : l'essentiel des redevances ne sont pas des impôts, mais sont destinées à rétribuer des services rendus au secteur (services aéroportuaires, contrôle aérien, sécurité-sûreté). L'aviation civile contribue ainsi très peu au budget de la nation (500 millions d'euros) et bénéficie au contraire de larges subventions par le biais de l'exonération de TICPE sur le kérosène (pour un coût chiffré à 3,6 milliards par le ministère des finances et s'élevant à 7,2 milliards € en appliquant le même taux que sur l'essence). A cela s'ajoutent des taux réduits de TVA et des subventions directes aux aéroports et aux compagnies aériennes. <https://reseauactionclimat.org/tribune-transport-aerien-et-climat-il-est-temps-datterrir/> )

## LE NON-ARGUMENT SURPRISE !!

Lors de la réunion publique du 12 octobre relatée dans le dossier de concertation (mettre le fil à 1 h 34' 57 s) le Président du Syndicat Mixte (qui est également Vice-Président régional), justifie ainsi l'augmentation des capacités d'accueil : « **Si nous avons demain à nouveau des épisodes sanitaires comme celui-ci, les espaces dont l'aéroport dispose aujourd'hui sont bien insatisfaisants en matière de distanciation sociale.** »

Mais cela revient cependant à oublier qu'en cas de telle crise **le trafic s'effondre**, et que le genre d'épidémie que nous subissons actuellement est bien l'une des facettes d'un problème écologique global qui nous obligera à revoir nos modes de production et de consommation, dont une réduction du trafic aérien !!

## CONCLUSION : AVIS DEFAVORABLE

En conclusion, si la stricte modernisation des installations a sa pertinence, nous estimons que **les travaux destinés à doubler la capacité de l'aéroport sont inutiles et nuisibles à la collectivité**. L'avion doit d'abord être remis dans son créneau de pertinence technique qui est celui de la très longue distance ou des trajets spécifiques tels des transports urgents. Il devrait être payé à son juste prix et la tarification devrait refléter les nuisances induites, ce qui hypothèque très fortement l'avenir de l'avion low-cost. De plus la desserte terrestre de l'aéroport et les nuisances locales sont insuffisamment étudiées dans ce dossier.

**INFORMEZ-VOUS, EXPRIMEZ-VOUS**

sur

**[modernisons-aeroportdelille.fr](http://modernisons-aeroportdelille.fr)**