

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

DU 12 OCTOBRE AU 4 DECEMBRE 2020

UNE « MODERNISATION » QUI HYPOTHÈQUE LE CLIMAT



Virage Énergie

Spécialisée dans la prospective énergétique et sociétale, l'association Virage Énergie réalise et met en débat des outils de sensibilisation et d'aides à la décision publique pour limiter l'utilisation d'énergie et de ressources naturelles de nos modes de consommation, de production et d'échange actuels et à venir.

Virage Énergie est membre du Réseau Action Climat-France, du CLER-Réseau pour la Transition Énergétique et de la MRES.

CONTACT

Adresse : 5 rue Jules de Vicq 59000 LILLE
Site Internet : www.virage-energie.org

Le respect des objectifs climatiques de l'Accord de Paris amène à remettre en cause tout projet d'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, y compris pour le transport aérien, dont le nombre de vols doit diminuer. Cela appelle un changement de comportement des voyageurs, déjà à l'œuvre dans certains pays et une régulation plus forte du secteur afin qu'il paye le prix de ses émissions.

Virage Énergie considère donc que ce projet de modernisation est incompatible avec l'urgence climatique.

UN PROJET FONDÉ SUR LA CROISSANCE DU TRAFIC AÉRIEN

Le projet a 3 objectifs :

- répondre à l'évolution des normes de sécurité aéroportuaire,
- améliorer l'accueil des passagers,
- proposer des destinations « adaptées aux besoins », avec un double objectif sur 2019 - 2039 : trafic passagers + 78 %, mouvements d'avions + 12 à 17 %.

Il s'agit de passer de 2,19 millions de passagers en 2019 à 3,9 en 2039 et même 4,7 millions à l'horizon 2050 ! Les mouvements d'avions n'augmenteraient pas à proportion. L'emport moyen est certes déjà passé de 68,8 à 103,6 passagers en 10 ans mais rien ne démontre que cette tendance puisse se poursuivre. Il y aurait **10 mouvements d'avions en plus par jour en moyenne**, soit 68 au total d'ici 2039.

Nous notons au passage que le fret n'est pas concerné.

POUR UNE VRAIE COMPLEMENTARITE AVEC LE TRAIN A GRANDE VITESSE ET TRAIN DE NUIT

Le projet est faussement présenté comme n'étant pas en concurrence avec le TGV **en considérant uniquement les liaisons accessibles en train en moins de 2h30**. Environ deux tiers du trafic actuel concerne des vols intérieurs vers des métropoles déjà desservies par des liaisons TGV (Nantes, Bordeaux, Marseille, Montpellier...). Le projet omet des projets de ligne à grande vitesse comme entre Bordeaux et Toulouse et d'amélioration de l'interconnexion des lignes à grande vitesse sud Île-de-France.

Au niveau national et selon l'étude BL Évolution (2019), **contenir le réchauffement à 1,5°C amène, pour le secteur aérien, à une diminution des vols à hauteur de 72 % d'ici 2030 et la suppression dès 2022 des vols pour des destinations atteignables en moins de 4 heures par le train ou par la route...** en contradiction avec une majorité du trafic actuel et projeté de l'aéroport de Lesquin.

Damien Lepage, de l'École Polytechnique de l'UCLouvain, a comparé les durées porte-à-porte en train et en avion entre villes européennes, en incluant les transports vers l'aéroport ou la gare ainsi que les temps d'enregistrement et de correspondances. Il démontre qu'en moyenne, **le train est plus rapide pour des trajets de moins de 450 km, et jusqu'à 700 km pour des parcours entièrement en TGV**, sachant que des trains de nuit pourraient être proposés pour de plus longues distances (voir cartes en annexe).

ADL estime qu'une nouvelle offre peut éviter des trajets en voiture pour prendre un vol à Roissy, Bruxelles ou Charleroi, mais sans démontrer que cela compenserait les émissions des vols supplémentaires. Il devrait au contraire être possible **d'éviter certains vols au départ de Lille en adaptant l'offre ferroviaire pour optimiser l'articulation TGV/Avion** à Roissy ou Bruxelles. Disponible au départ de Lille-Europe, le service TGV AIR combine un parcours en TGV à un vol international au départ de Roissy.

QUELLE ACCESSIBILITE AU SITE ?

Le projet prévoit simplement des navettes d'autocar, avec un objectif de 17 % d'arrivées et départs en transport collectif en 2039 contre moins de 5 % actuellement. **Mais cela cache une augmentation de 70 % du trafic routier lié à l'aéroport :**

- actuellement : 2 millions de passagers, dont 5 % en navettes, soit 1 900 000 en voiture,
- au terme du projet : 3,9 millions de passagers dont 17 % en autocar, soit 3 237 000 en voiture.

Il resterait donc à préciser les investissements publics associés au projet : couloir bus sur l'autoroute, bus à haut niveau de service ? La desserte en tramway ou en métro reste du domaine des hypothèses de long terme. Virage énergie demande une transparence et une sincérité sur les investissements publics associés au projet.

UN PROJET CLIMATICIDE

Rappelons que l'aérien représente 14,9 % des émissions des transports et 6,4 % du total des émissions de CO2 de la France en 2018, et qu'au niveau mondial, ses émissions ont augmenté de 32 % entre 2013 et 2018 (source CITEPA). L'accord de Chicago de 1944 exempte l'aviation de taxes sur les carburants. Les avions sont ainsi exonérés de taxe intérieure sur la consommation de produits énergétiques (TICPE), ce qui réduit le prix des billets de 12 % et crée une distorsion avec le train, qui paie la contribution au service public de l'électricité (CSPE).

La taxation des vols intérieurs permettrait une recette d'environ 500 millions d'euros, pour financer le développement de l'offre ferroviaire. Le manque à gagner se monte à 3 milliards d'euros pour tous les vols au départ et à l'arrivée de la France, selon un rapport annexé au projet de loi de Finances 2018. Chaque foyer fiscal donne ainsi 80 € par an pour l'aérien, et cela profite aux 20 % les plus aisés, qui utilisent les trois quarts des places dans les vols (source Réseau Action Climat). Avec l'application d'une fiscalité équitable par rapport aux autres modes de transport, les billets d'avions coûteraient leur «juste prix». **Vouloir favoriser l'avion au titre d'une politique sociale parce que le train est souvent plus cher pour les familles est irresponsable du point de vue climatique.**

On relève des contradictions du projet avec des documents de planification importants (PCAET de la MEL, SRADDET de la Région) et les engagements gouvernementaux pour le climat.

Les émissions de CO2 de l'aéroport sont de 114 000 t en 2018, en augmentation de 50 % depuis 2000. Ces émissions ne sont pas négligeables par rapport aux émissions totales annuelles de CO2 de la MEL (5 millions de tonnes équivalent CO2 par an).

En se référant au PCAET de la MEL, les émissions liées au trafic aérien de Lesquin représentent aujourd'hui :

- le double des économies de CO2 du réseau de chaleur,
- 20 fois le gain du réseau de bornes véhicules électriques,
- la rénovation d'environ 100 000 logements !

Les émissions actuelles de l'aéroport représentent ainsi la moitié des 240 000 teq CO2 de ce que le PCAET identifie comme actions aux impacts connus et mesurables à mettre en œuvre d'ici 2025.

L'annonce d'un objectif de neutralité carbone annoncé par la MEL est totalement incompatible avec le projet d'augmentation du trafic de l'aéroport et des émissions liées. Atteindre la neutralité carbone nécessite en effet de réduire dès à présent nos émissions de 7 % par an au niveau mondial jusqu'en 2050, et plutôt entre 10 et 13 % par an pour les pays de l'OCDE si l'on veut respecter un minimum d'équité avec les pays en voie de développement. Par ailleurs, au rythme actuel des émissions annuelles, le budget carbone pour rester sous les 1,5 °C d'augmentation de température sera épuisé avant que l'avion à hydrogène ne voit hypothétiquement le jour !

DES NUISANCES LOCALES DEJA IMPORTANTES

Les nuisances liées au bruit sont fortement ressenties dans certaines communes et la situation ne peut que se dégrader avec des avions plus gros et plus nombreux.

Les responsables d'ADL ont annoncé à la 3ème réunion qu'il n'y aurait pas d'augmentation du trafic de nuit, sans aucune certitude que cette promesse soit tenue sur le long terme.

Pour la qualité de l'air, la réduction des impacts passerait par la performance des installations aéroportuaires, mais c'est au décollage et en montée, quand les moteurs sont à régime élevé, que les émissions de NOx et de particules sont importantes.

Pour l'eau, l'aéroport est dans l'aire d'alimentation des champs captants et les premiers kilomètres d'un avion sont les plus polluants et orientés vers l'est, donc en plein dans les champs captants (étude hydrogéologique en cours). Le projet va en outre artificialiser 17 des 470 hectares du périmètre aéroportuaire.

CONCLUSION : UNE INCOHÉRENCE CLIMATIQUE

Après la sommation du Conseil d'État au gouvernement sur les engagements de diminution d'émissions de GES, la justice administrative donne trois mois au gouvernement pour justifier sa trajectoire de réduction des GES à horizon 2030. Le projet de doublement de l'aéroport de Lesquin, présenté à un moment où l'avenir de l'aérien est hypothéqué par la crise sanitaire, pourrait demain être contesté comme incompatible avec l'atteinte des objectifs du PCAET de Lille Métropole car rendant impossible la neutralité carbone.

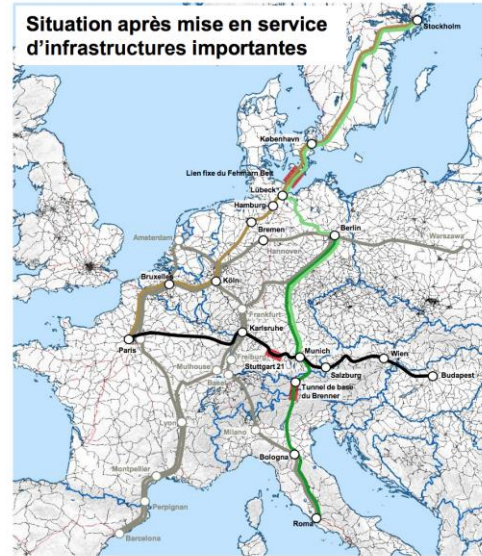
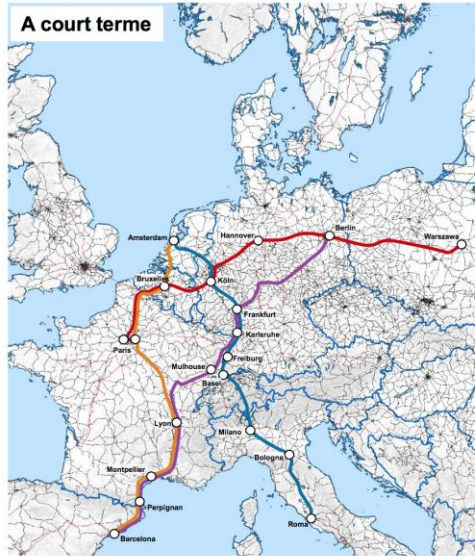
Le modèle économique fondé sur la croissance continue du trafic est obsolète, des points de vue de l'urgence climatique, des nombreuses nuisances, et de l'équité fiscale.

Tout en comprenant la nécessité de mise aux normes de l'aéroport, qui doit pouvoir optimiser son fonctionnement et rendre des services, Virage Énergie est contre toute augmentation de son trafic et demande la diminution des vols, des mesures de réduction du bruit et des pollutions de l'air et de l'eau, et le développement d'une vraie desserte en transport en commun.

Cela représenterait une avancée pour une transition entre l'ébriété énergétique actuelle du transport aérien et l'indispensable sobriété énergétique des transports de 2050.

ANNEXES

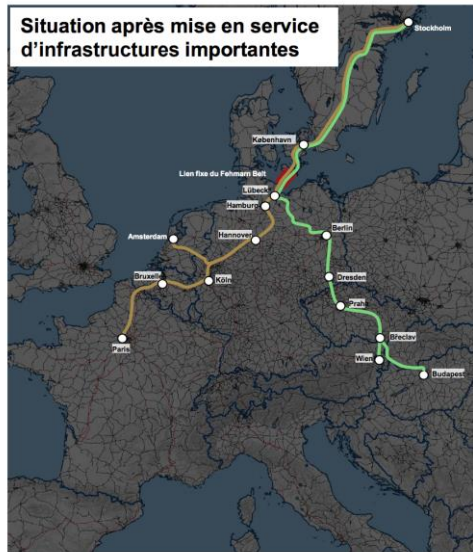
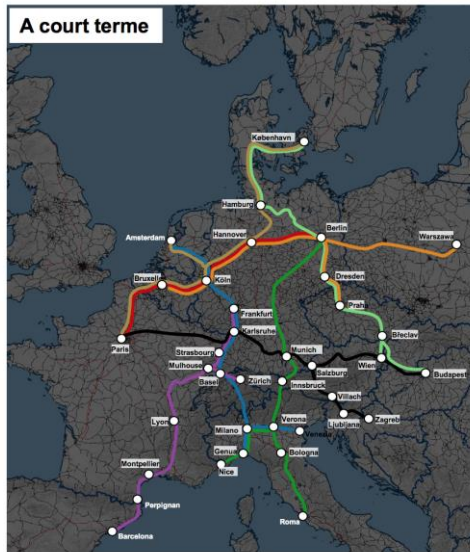
- TEE 1 / TEE 2** —
Paris – Bruxelles – Köln – Berlin – Warszawa
- TEE 3 / TEE 4** —
Amsterdam – Köln – Basel – Milano – Roma
- TEE 5 / TEE 6** —
Berlin – Frankfurt – Lyon – Montpellier – Barcelona
- TEE 7 / TEE 8** —
Amsterdam – Bruxelles – Paris – Lyon – Barcelona
- TEE 9 / TEE 10** —
Berlin – München – Innsbruck – Bologna – Roma
- TEE 11 / TEE 12** —
Paris – Strasbourg – Stuttgart – München – Wien – Budapest
- TEE 13 / TEE 14** —
Paris – Brüssel – Hamburg – København – Stockholm
- TEE 15 / TEE 16** —
Stockholm – København – Berlin – München



Réseau TEE

Source : Rapport du BMVI - Transport ferroviaire international pour protéger le climat – trains à grande vitesse.

- 21 / 22** —
Paris – Bruxelles – Köln – Berlin
- 23 / 24** —
Paris – Bruxelles – Köln – Berlin – Praha/Warszawa
- 25 / 26** —
Amsterdam – Köln – Basel – Milano – Venezia/Genova
- 27 / 28** —
Frankfurt – Strasbourg/Zürich – Mulhouse – Lyon – Montpellier – Barcelona
- 29 / 30** —
Berlin – München – Innsbruck – Bologna – Roma/Nice
- 31 / 32** —
Paris – Strasbourg – Stuttgart – München – Wien – Budapest/Zagreb
- 33 / 34** —
Paris – Bruxelles/Amsterdam – Hamburg – København – Stockholm*
- 35 / 36** —
Stockholm* – København – Berlin



Réseau Euronight

Source : Rapport du BMVI - Transport ferroviaire international pour protéger le climat – trains de nuit.