

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

ACTEUR



MÉTROPOLE
ÉCOLOGISTE
CITOYENNE
& SOLIDAIRE

Groupe d'élus de la Métropole européenne de Lille

Groupe Métropole Écologiste Citoyenne et Solidaire,
Métropole Européenne de Lille
2bd des Citées Unies
59000 Lille

@groupeMECS

groupemecs.wordpress.com

CONSTAT DE LA SITUATION

Le projet présenté prévoit plusieurs projets d'aménagements qui doivent à la fois mettre l'aéroport en conformité avec différentes normes de sécurité, améliorer l'accueil des usagers et rendre possible le développement de l'offre commerciale en développant le nombre de destinations. Nous regrettons que ces différents impératifs et les travaux qui y sont liés ne soient pas toujours clairement séparés.

UN DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE INJUSTIFIE

Si certains travaux sont nécessaires au regard de la réglementation et de la sécurité, d'autres ne semblent pas justifiés. Nous nous interrogeons sur l'hypothèse du doublement du nombre de passagers avant 2045 sur laquelle s'appuie le scénario « projet ». En effet, il est impossible de prévoir la reprise du trafic impacté par le COVID19 et l'évolution du nombre de passagers dans le futur. Les recherches internet ne sauraient être considérées comme un élément solide d'estimation des besoins en déplacements des habitants du territoire. Enfin, l'offre existante de trains au départ de Lille ainsi que les aéroports de Charleroi et Bruxelles assurent la garantie du service public de transport. L'incertitude demeure donc quant au bien-fondé des justifications du projet sur ce point.

UN PROJET EN OPPOSITION AVEC LES PRIORITES DE LA METROPOLE ET DE SES HABITANT·E·S

La concertation a montré que la politique d'attractivité économique menée par l'aéroport est incompatible avec la qualité de vie des métropolitain·e·s. Le projet fait face à une forte contestation de la part de la population riveraine touchée par les nuisances sonores produites par le survol des habitations. Le développement du trafic aérien augmenterait également les émissions de polluants, qui pèsent eux aussi sur la santé des habitant·e·s. Pour répondre à ces problématiques il est primordial de développer des modes de transports respectueux de la qualité de vie et de l'environnement, plutôt que le trafic aérien.

Ces constats amènent le groupe Métropole Écologiste, Citoyenne et Solidaire à exprimer plusieurs positions et demandes.

POSITIONS ET ARGUMENTS

1. RENONCER A TOUTE OPERATION POUVANT AUGMENTER LES NUISANCES SONORES

Alors que l'OMS recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de 45 dB Lden¹, un niveau sonore supérieur étant associé à des effets néfastes sur la santé, le bruit lié à l'aéroport dépasse déjà ce seuil dans plusieurs villes riveraines (cf annexe 1). Les mesures réalisées à Bouvines et Seclin, par exemple dépassent régulièrement les 50 dB Lden et la concertation a montré que le habitant·e·s sont à bout. Les mesures de niveaux de bruit documentent depuis 2012 l'augmentation de ces nuisances, sans entraîner aucune action pour les réduire. L'outil de signalement des vols bruyant qui enregistrait 14 signalements en 2012 en a compté 108 en 2019 : c'est le signe que le gestionnaire n'arrive pas à les diminuer (annexe 2). Sur ce point, l'aéroport ne propose aucune solution concrète. Rien ne porte à croire que la modulation des tarifs pénalisant les vols de nuit aura pour effet de réduire leur nombre. Lors d'une des réunions publiques, il a d'ailleurs été reconnu par le maître d'ouvrage qu'il ne disposait d'aucune étude prouvant l'efficacité de la modulation des tarifs en termes de diminution des nuisances sonores nocturnes. De la même manière, l'aéroport n'explique pas comment il compte augmenter le remplissage des avions. En tout état de cause, les gros-porteurs étant plus bruyants, l'objectif d'amélioration de l'emport moyen ne résout pas ce problème.

Une partie des travaux vise la création de nouvelles zones de parking. L'augmentation des capacités d'accueil des voitures ne pourra qu'augmenter le trafic routier sur l'arc A1-A23-A27 autour de l'aéroport, qui constitue déjà une « zone sensible » dépassant les seuils réglementaires liés au bruit identifiée dans le Plan de Réduction du Bruit de la MEL. Sur ce point, l'objectif d'augmenter à 17% la part de passager·e·s utilisant les transports en commun pour se rendre à l'aéroport ou le quitter est dérisoire et ne permettra pas d'absorber l'augmentation du nombre de voyageurs.

2. RENONCER A TOUTE OPERATION POUVANT AUGMENTER LES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE.

En plus des nuisances sonores par l'augmentation du trafic aérien et routier, le projet engendrera une augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Ici encore rien ne prouve que la modulation de la redevance d'atterrissage selon les émissions de polluants ait des effets. L'augmentation des vols, même minime, irait à l'encontre des objectifs de réduction des émissions de polluants et de neutralité carbone d'ici à 2050 fixés nationalement à travers la loi climat, et repris par la MEL dans le PCAET. Rappelons que la convention citoyenne pour le climat demande d'organiser la fin du trafic aérien sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante. C'est le cas ici puisque plusieurs destinations comme Lyon, Nantes ou Bordeaux desservies par les avions au départ de Lesquin sont également accessibles en train.

¹ OMS, lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne, 2018

L'objectif d'un « aéroport bas carbone » affiché par le maître d'ouvrage est trompeur, puisque les émissions liées aux vols dans la présentation du projet ne sont pas prises en compte. Distinguer les émissions de gaz à effet de serre qui relèvent de la responsabilité de l'aéroport et celles qui relèveraient des compagnies aériennes n'a pas de sens : ces dernières sont inhérentes à l'existence de l'aéroport, et inversement. Le transport aérien émet 1 500 fois plus d'émissions de GES que le transport ferroviaire. Si, au niveau global, il est moins émetteur au niveau que le transport automobile, c'est uniquement parce qu'il est un luxe qu'une minorité de personnes peut se permettre. Dans ce contexte, il nous semble nécessaire de renoncer à toute opération pouvant augmenter le trafic aérien, attirer de nouvelles compagnies et concurrençant des lignes ferroviaires existantes et bien plus compatibles avec nos objectifs climatiques.

3. RENONCER AUX AMENAGEMENTS NON OBLIGATOIRES QUI IMPERMEABILISERAIENT UNE PARTIE DU CHAMP CAPTANT DU SUD DE LILLE

La bétonisation de nouvelles zones par la construction de parkings (nouveau parking P7, extension du parking du personnel existant) ou d'opérations immobilières, ajoutée à l'agrandissement des pistes, imperméabiliserait près de 17 ha. Ce projet risque d'altérer la nappe de la craie déjà considérée comme vulnérable. Préserver la ressource en eau sur le territoire métropolitain et sa qualité doit primer sur toute autre considération.

Ce projet s'opposerait également à l'objectif « zéro artificialisation nette des sols » portée par l'État à travers le plan biodiversité et relayé dans notre région dans le SRADDET et le PCAET de la Métropole européenne de Lille. Ces aménagements auront également un impact sur la biodiversité présente aux abords de l'aéroport. Dans ce contexte, nous proposons de limiter au maximum obligatoire les travaux impliquant une extension du bâti.

4. RENONCER A TOUTE OPERATION COUTEUSE POUR LA METROPOLE

Le projet présenté compte sur l'accompagnement financier de la métropole pour améliorer sa desserte par le développement de l'offre de transports en commun et l'optimisation des infrastructures routières. Ces travaux auront un coût important qui sera ôté à un budget déjà contraint. La Métropole européenne de Lille a d'ailleurs déjà renoncé à la création d'une ligne de tramway desservant l'aéroport de Lesquin, celui-ci n'ayant pas de caractère d'intérêt général. Ce budget devrait plutôt permettre de financer des aménagements accompagnant la mobilité quotidienne des métropolitain·e·s en favorisant les modes de transports doux et actifs.

CONCLUSION

Alors que l'urgence climatique impose de réduire le trafic aérien, le groupe Métropole Écologiste Citoyenne et Solidaire s'oppose vivement à tout projet facilitant au contraire son augmentation. Nous contestons donc ce projet qui est en complet désaccord avec les besoins des métropolitain·e·s. La priorité est de lancer une réflexion sur la réduction du trafic aérien.

Par ailleurs, nous nous questionnons sur l'opportunité d'une telle pré-concertation, alors que les documents nécessaires à la réflexion (notamment le dossier d'évaluation environnementale) sont encore indisponibles et que les travaux sont présentés comme nécessaires, sans que différentes alternatives ne soient présentées.

Enfin, la concertation a mis en lumière l'incapacité de la SMALIM à mettre en place une véritable politique aérienne : celle-ci n'a aucune prise sur le trafic ou les destinations, qui relèvent des compagnies aériennes, ni sur les trajectoires des avions, celles-ci relevant de la Commission consultative de l'environnement et de la Direction Générale de l'Aviation Civile. Dès lors, il nous semble urgent d'ouvrir une réflexion sur les leviers à notre disposition pour réduire le trafic aérien.

ANNEXES

ANNEXE 1 : DES NIVEAUX DE BRUITS QUI DEPASSENT LES RECOMMANDATIONS DE L'OMS

Période	Villes où les mesures de bruit dépassent les seuils recommandés par l'OMS (soit plus de 45 dB Lden)	mesure la plus haute et ville concernée
2020 2 ^e trimestre		40,41 Bouvines
2020 1 ^{er} trimestre	Bouvines, Houplin, Noyelles les Seclin, Seclin	54,16 Bouvines
2019 4 ^e trimestre	Allenes, Bouvines, Fretin, Gondecourt, Houplin Ançoisne, Noyelles les Seclin, Seclin	54,19 Bouvines
2019 3 ^e trimestre	Allenes, Bouvines, Fretin, Gondecourt, Houplin Ançoisne, Noyelles les Seclin, Seclin	55,90 Bouvines
2019 2 ^e trimestre	Allenes, Bouvines, Fretin, Gondecourt, Houplin Ançoisne, Seclin	55,2 Bouvines
2019 1 ^{er} trimestre	Bouvijnes, Houplin Ançoisne, Seclin	52,8 Bouvines
2018 4 ^e trimestre	Allenes, Fretin, Houplin Ançoisne, Seclin	50,41 Seclin
2018 3 ^e trimestre	Allenes, Bouvines, Fretin, Gondecourt Houplin Ançoisne, Seclin	52,13 Bouvines
2018 2 ^e trimestre	Allenes, Bouvines, Fretin, Gondecourt, Houplin Ançoisne, Seclin	51,32 Bouvines
2018 1 ^{er} trimestre	Bouvines, Fretin, Gondecourt, Houplin Ançoisne, Seclin	52,30 Bouvines

Source : bulletin d'informations trimestriel du SIVOM à l'attention des communes riveraines

ANNEXE 2 : DES NUISANCES SONORES EN AUGMENTATION

Année	Nombre de signalements « bruyant »	Nombre d'événements bruits de + de 75dbA à Bouvines	Nombre d'événements bruits de + de 75dbA à Seclin
2019	108	6100	1720
2012	14	4930	500

Source : bulletin d'informations trimestriel du SIVOM à l'attention des communes riveraines.

INFORMEZ-VOUS, EXPRIMEZ-VOUS

sur

modernisons-aeroportdelille.fr

Pour toute demande ou validation de cahier d'acteur, merci de vous adresser à :
contact@modernisons-aeroportdelille.fr