

# 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

La ville de Faches-Thumesnil est l'une des communes limitrophes de Lesquin. Elle est à ce titre directement concernée par le projet.

Elle a fait sienne l'ambition des accords de Paris et s'engage à tout faire pour réduire ses émissions de GES de 45% à horizon 2030. Elle s'est déclarée le 17 Septembre en état d'urgence écologique et climatique.

# CONTEXTE

Le projet de modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin se propose de :

- Réaliser les travaux nécessaires au maintien aux normes de l'aéroport
- passer de 2,2 millions de passagers en 2019 à 3,9 millions en 2039,
- passer d'une aérogare de 18 000 m<sup>2</sup> à 33 400 m<sup>2</sup> de surface,
- d'aménager 1722 places de parking supplémentaires.

Il se positionne dans un contexte général où les connaissances scientifiques montrent qu'il est nécessaire de diminuer drastiquement les émissions de carbone à horizon 2035, de l'ordre de -45% pour tenir les enjeux des accords de Paris. Ces objectifs sont repris par la Métropole Européenne de Lille dans son PCAET et par la Convention Citoyenne pour le Climat, qui préconise notamment de "Limiter les effets néfastes du transport aérien", en proposant entre autres d'interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants.

Il n'existe pas de solution technologique déployable dans cet horizon qui permette d'envisager une énergie alternative au pétrole pour le transport aérien.

## ARGUMENTAIRE

### EMISSIONS DE GES

Le vol aérien est l'une des activités individuelles les plus émettrices de gaz à effet de serre. L'augmentation de 80% du trafic prévue va amener une augmentation significative, de fait, quasi proportionnelle, des émissions de GES provoquées par l'usage de l'aéroport.

Par ailleurs, le projet d'extension contribue, par les destinations qu'il se propose de desservir, à privilégier un tourisme de week end ou court séjour qui lui aussi a un effet dévastateur sur les émissions, par la multiplication des vols qu'il provoque.

L'augmentation de capacité de cet équipement est donc en totale contradiction, à la fois factuellement et éthiquement, avec les objectifs du territoire qui l'héberge.

### NUISANCES SONORES

L'engagement de Aéroport de Lille SAS est de maintenir constant le taux de vols de nuits. Mécaniquement, les prévisions d'augmentation de trafic vont provoquer :

- Une augmentation en valeur absolue du nombre de vols, et donc dans la même proportion du nombre de vols de nuit.
- Une augmentation de la taille ou de la charge des aéronefs, et donc là aussi une augmentation des volumes sonores associés.

Les nuisances sonores importantes, auxquelles sont déjà exposées avec le trafic aérien actuel les populations de la Métropole Européenne de Lille située sur le trajet des vols de l'Aéroport de Lille-Lesquin (par exemple 6446 événements bruits de + de 75 db(A) enregistrés à Bouvines en 2019) ,sont donc amenées à augmenter significativement.

## ARTIFICIALISATION ET PROTECTION DE LA RESSOURCE EN EAU.

Le projet implique une augmentation significative des surfaces artificialisées :

- Pour l'aménagement réglementaire nécessaire au maintien en service de l'aéroport (3,9ha)
- Pour l'extension des parkings avions et voitures et l'aménagement de zones d'activités, induites exclusivement par les projets de développements (13,3ha)

Or, l'aéroport est situé sur une zone sensible (champs captants), garante de 40% de l'approvisionnement en eau de la métropole. Cette zone est vue au titre du PLU2 comme une zone à sanctuariser. A titre d'exemple, le communiqué de presse émis lors de la publication du PLU2 stipule :

*« L'environnement est le marqueur fort de ce PLU. Face à l'urgence climatique et l'impérative préservation de notre ressource en eau, ce PLU contribue à la construction d'une métropole plus responsable et solidaire pour nos générations futures. En témoigne notre décision de stopper toute nouvelle extension urbaine dans l'aire d'alimentation des captages du sud. »*

Cette extension importante des surfaces artificialisées entre donc là aussi en contradiction avec les orientations affirmées par la puissance publique.

## LA CREATION D'UNE DETTE ECOLOGIQUE SUR UN PARI ECONOMIQUE RISQUE

La Métropole Européenne de Lille présente l'avantage unique d'être au cœur d'un réseau dense et performant de transports. Elle est à la fois croisement de voies autoroutières, nœud d'importance du réseau ferré européen, et privilégiée dans l'accès aux aéroports existants : nous sommes en effet à moins d'une heure du plus grand aéroport de l'union européenne (Roissy), et de celui de Bruxelles, et à portée directe en train de celui de Francfort (3eme Aéroport de l'UE) et d'Amsterdam (2eme). L'argumentaire évoque cela comme une chance de développement, nous avons objectivement du mal à suivre ce raisonnement, la situation nous semblant au contraire la plus défavorable possible.

Par ailleurs, ce projet d'extension arrive à un moment où les comportements des citoyens sont amenés à évoluer de façon imprévisible dans le contexte post COVID, et où la santé des compagnies aériennes susceptibles d'être intéressées par l'offre est particulièrement précaire.

Enfin, l'horizon du projet est reconnu par les experts les plus optimistes comme celui du pic pétrolier, et donc d'une raréfaction du pétrole qui risque de mettre à mal tout le modèle économique du transport aérien moyen-courrier, bâti sur un kérosène bon marché.

Pari sur une évolution significative de la demande en trajets court et moyen-courrier de loisir dans ce contexte, tant de la part des clients que des offreurs, est particulièrement discutable. Un échec des ambitions chiffrées du projet est donc largement du domaine du possible.

Réaliser les artificialisations, c'est imposer aux générations futures des métropolitains d'assumer le risque de cet échec.

## UN PROJET EN DECALAGE AVEC L'EVOLUTION SOCIETALE.

Les villes de Lille, Faches-Thumesnil, Ronchin, se sont récemment déclarées en état d'urgence écologique, en alignement avec les convictions de leurs habitants. La MEL et la France ont fait siennes les ambitions des accords de Paris. La convention Citoyenne s'est exprimée dans le sens d'un arrêt des extensions d'aéroport. Les marches pour le climat ont rythmé toute l'année 2019 partout en Europe.

De tous côtés des voix citoyennes et institutionnelles réclament donc une action forte en faveur d'une réduction majeure des émissions de GES. Un tel projet arrive donc en total décalage avec les souhaits et ambitions exprimées par des proportions de plus en plus nombreuses de la population métropolitaine, française, européenne.

## CONCLUSION.

Le projet étant de nature à augmenter significativement les émissions de GES directes et indirectes du territoire métropolitain, à réduire la sécurité de son approvisionnement en eau, à augmenter significativement l'artificialisation des terres, et ce dans un contexte où son intérêt économique et social est au mieux discutable, la Ville de Faches-Thumesnil demande au groupement Aéroport de Lille SAS de renoncer à son objectif de forte augmentation de son trafic aérien et donc de son projet d'agrandissement et d'extension de l'aéroport.

**INFORMEZ-VOUS, EXPRIMEZ-VOUS**

sur

---

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

**Pour toute demande ou validation de cahier d'acteur, merci de vous adresser à :  
[contact@modernisons-aeroportdelille.fr](mailto:contact@modernisons-aeroportdelille.fr)**