

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

ATTAC : Association pour la taxation des transactions financières et pour l'action citoyenne

CONTACT

Christian Ladesou

Adresse : 5 rue Jules de Vicq 59800, Lille

Téléphone : 06 68 90 61 33

Site Internet : ataclille@gmail.com



POUR NE PAS CONTRIBUER A LA DEGRADATION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA METROPOLE LILLOISE NON A L'AGRANDISSEMENT-EXTENSION DE L'AEROPORT LILLE-LESQUIN

OU

Comment le projet dit de modernisation ajoute de la concurrence à la concurrence et de la pollution à la pollution ?

« Une crise est un moment critique à l'issue duquel une économie surmonte ses contradictions en se transformant ou s'effondre ». Rober Boyer : « Les capitalismes à l'épreuve de la pandémie », éd la Découverte, 2020.

C'est en cette période précise où « La crise de la Covid-19 a fait entrer les compagnies aériennes dans un long tunnel dont la sortie n'est pas attendue avant trois à cinq ans » (La TRIBUNE 6 juillet 2020), où on sait que la reprise du trafic sera extrêmement lente, qu'est remis sur le tapis le projet d'agrandissement-extension de l'aéroport Lille-Lesquin ! Comment ne pas saisir cette opportunité de baisse du trafic pour augmenter la taille du tarmac et le reste ? Se dit-on à Eiffrage où on voit loin, jusqu'à l'après-crise du transport aérien.

LE TRAFIC AERIEN AU BENEFICE DES REGLES LIBERALES

Ce bel optimisme est permis par deux lignes de force du libéralisme.

- la déréglementation, l'Union européenne offre la liberté aux transporteurs aériens de desservir librement toute liaison intracommunautaire de son choix entre deux États ou à l'intérieur d'un État (vol domestique) sous réserve des capacités physiques des espaces aériens et des aéroports.
- l'autre, ... l'absence de règles, le transport aérien international n'est pas pris en compte par les Accords de Paris (COP21), il n'y a donc pas à prendre en compte les travaux de l'ADEME qui montrent que la pollution de l'air des avions n'est pas due aux seuls GES.

La déréglementation ajoute de la concurrence à la concurrence, c'est peu dire quand on connaît l'environnement aéroportuaire de Lille. À 1h30 de Lille : Bruxelles Zaventem, à moins d'1 heure : Roissy-Charles de Gaulle, deux aéroports internationaux longue distance que « complètent », les aéroports moyenne distance des compagnies low cost : Charleroi et Beauvais.

L'absence de règle ajoute de la pollution à la pollution dans une Métropole à l'environnement déjà fortement dégradé comme on sait.

L'ENVIRONNEMENT NE SERA PAS SAUVE PAR LA TECHNIQUE MAIS PAR UN COMPORTEMENT RESPONSABLE

Il y a fort à parier que les passagers dont le nombre devrait doubler d'ici 2039, 2 à 4 millions¹ voleront encore quelques années avec les appareils d'aujourd'hui.

L'avion électrique n'est pas, ni actuellement ni à moyen terme, une solution envisageable pour le transport massif de passagers.

Les progrès attendus en terme de réduction de pollution (moteur hydrogène) ne sont pas pour demain non plus.

L'avion à hydrogène se heurte à de nombreuses difficultés : techniques d'abord, avec la mise au point des techniques de production et la réduction de leurs coûts : aujourd'hui, 95 % de l'hydrogène est produit à partir d'hydrocarbures (pétrole, gaz naturel et charbon), solution la moins coûteuse ; écologiques ensuite avec la nécessité d'utiliser de l'hydrogène produit avec des énergies renouvelables (éolienne ou solaire) par électrolyse, l'enjeu reste toutefois le coût de ce mode de production, bien plus onéreux à ce jour que celui du reformage ; l'utilisation des agrocarburants étant à rejeter, puisqu'ils participent à la déforestation.

Il y a des solutions de plus court terme, durables et raisonnables, moins coûteuses, plus respectueuses de l'environnement, ces solutions sont dans les préconisations de la Convention Citoyenne pour le Climat :

- « Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants »
- et donc stopper l'artificialisation des sols.

• « interdire les vols intérieurs si la destination est accessible en moins de quatre heures »
et donc ralentir la progression et même diminuer le trafic aérien et augmenter le transport ferroviaires.

Mesures fortement contestées par le secteur qui craint bien entendu le déplacement du trafic vers des aéroports situés dans des pays voisins au profit d'autres compagnies aériennes. C'est là leur façon de faire l'Europe sûrement.

CONCLUSION : COMMENT LEUR FAIRE COMPRENDRE ?

La concurrence en l'espèce est mortifère pour l'environnement quand elle est libre et non faussée comme elle l'est dans le secteur aéronautique.

Notre campagne de mobilisation contre la privatisation d'Aéroports de Paris (ADP) a mis en évidence les enjeux du maintien d'ADP dans le secteur public pour éviter les effets pervers de la privatisation des aéroports de province.

On aurait pu croire que le confinement de mars à mai et l'amélioration de qualité de l'air qui en a été l'heureux effet collatéral pouvait faire évoluer et réfléchir les décideurs économiques et politiques vers un peu moins d'arrogance et un peu plus de respect de l'environnement.

Notre-Dame-des-Landes, le report de l'extension du Terminal 4 de Roissy ne les ont pas convaincus de cette urgence.

Comment leur faire comprendre le mot d'ordre de plus de 80 associations, syndicats et collectifs locaux lors de l'après-premier confinement... « Non à la Ré-Intoxication du monde ! » ?

Surtout, comment leur faire comprendre que ce type de projet fait prendre à tous le risque d'aller vers les + 2° C et s'éloigne gravement des objectifs de neutralité carbone ?

Les comités locaux ATTAC de Lille, ATTAC Roubaix-Tourcoing, ATTAC Villeneuve d'Ascq

Christian Ladesou
ATTAC Lille

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