

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

FAIRE RESPIRER LILLE

Faire Respirer Lille est un groupe de six élus siégeant au sein du conseil municipal de Lille depuis juillet 2020 et pour trois d'entre eux au sein du conseil métropolitain de la Métropole Européenne de Lille. Ce groupe est présidé par Violette Spillebout.

Ils interviennent ici à double titre :

- comme citoyens et élus de la commune centre de la métropole et capitale régionale, et donc directement concernés par l'aéroport de Lille représentant un des moyens d'accès au « hub lillois »
- comme élus métropolitains, et donc légitimés par la participation de la MEL au sein du SMALIM avec sa compétence propre sur le sujet aux côtés de la région Hauts-de-France

Les élus du groupe Faire Respirer Lille souhaitent donc s'exprimer dans le cadre de la concertation préalable engagée sur la modernisation de l'aéroport de Lille, projet qu'ils estiment positif pour l'aménagement du territoire mais sur lequel plusieurs points de vigilance seront mis en exergue ci-après.

Le propos traitera le sujet de la modernisation de l'aéroport à travers quatre points essentiels :

- de l'opportunité économique du projet
- le grand sujet de l'accès
- l'approche environnementale
- les interactions avec l'écosystème local

FAIRE RESPIRER LILLE

Hôtel de Ville – Place Augustin Laurent – Lille

03.20.49.67.72

www.fairerespirer.fr

fairerespirerlille@gmail.com

DE L'OPPORTUNITE ECONOMIQUE DU PROJET

En préambule, nous souhaitons ici indiquer que dans le cadre du projet de modernisation de l'aéroport, il est incontournable de séparer d'une part la mise en conformité du site, au regard des potentielles menaces, en lien avec les évolutions réglementaires, et d'autre part, le développement structurel à proprement parler et donc l'agrandissement de l'aéroport pour atteindre, tel qu'il est indiqué dans le dossier de concertation, une charge de 3,9 millions de voyageurs à l'horizon 2039.

Sur la dimension réglementaire, Aéroport de Lille SAS ne peut se voir distancé par les plateformes aéroportuaires concurrentes au risque d'une baisse de son attractivité. L'atout que représente l'aéroport de Lille-Lesquin au sein du « hub lillois », composé des deux gares ferroviaires et du maillage autoroutier, est indéniable ! Nous sommes donc conscients que l'aéroport doit rester compétitif et demeurer une, parmi tant d'autres, solution de mobilité pour les habitants de l'aire métropolitaine et également une « porte d'entrée » pour les voyageurs exogènes (touristique, affaires, etc.)

En revanche, la question de fond de l'utilité en 2021 d'agrandir l'aéroport de Lille- Lesquin peut légitimement être posée !

Plusieurs raisons la justifient :

- La crise sanitaire qui a fait chuter l'usage de l'avion :
Il n'est pas certain, pour des raisons psychologiques, que toutes celles et ceux qui le prenaient avant le reprendront après. Tant sur le plan personnel que sur le plan professionnel avec le développement du télétravail, des séminaires virtuels en visioconférence, etc.
- Lesquin sera toujours entre Bruxelles-Zaventem et Paris-Roissy-Charles de Gaulle, aéroports internationaux faciles d'accès par le train depuis le centre de Lille
- Lille est particulièrement bien desservie par le TGV/Eurostar/Thalys :
Nous sommes à trois heures de Lyon et la comparaison est souvent au désavantage de l'avion, qui plus est, contrainte par la proposition retenue de la convention citoyenne pour le Climat sur les trajets de moins de 4 heures.

En conclusion, les études économiques faites au temps du "monde d'avant" sont sans doute à reprendre et à réévaluer via le prisme de la pandémie que nous traversons et qui aura bouleversé les usages et habitudes des consommateurs de l'aérien.

LE GRAND SUJET DE L'ACCES

Depuis trop longtemps la question de l'accès à la zone aéroportuaire de Lesquin depuis le centre ville de Lille, dénommée « desserte » et organisée autour d'un lien fixe, reste en suspens des réflexions et débats successifs sans jamais voir l'once d'un aménagement dédié. Le dernier schéma de transport (SDIT) n'ayant pas dérogé à la règle du statut-quo ! Or, ce moyen de rallier l'aéroport constituerait une véritable complémentarité avec les gares du centre de Lille mais également verrait le trafic densifié de l'A1 comme un moindre handicap de rallier Lesquin.

Il va être difficile de convaincre de la faisabilité d'une extension de l'aéroport sans résoudre avant 2039 cet accès par un véritable moyen de transport en commun. La voiture individuelle va être de moins en moins "à la mode", l'A1 est périodiquement saturée, le parking existant est déjà immense et pourtant parfois plein ; qui plus est, l'ambition du concessionnaire de passer de 5 à 17% la part modale des transports en commun en presque 20 ans est une donnée capitale dans la nécessaire solution à trouver...

Une évolution, court-termiste, retient tout de même l'augmentation du nombre de navettes (bus) existantes ainsi qu'un bus à haut niveau de service, et une vision à long-terme relance études et faisabilité alors que les solutions existent et ont déjà été développées par ailleurs.

Un lien fixe serait sans doute la meilleure solution, le dossier « Supraways » en particulier mériterait d'être examiné (les exécutifs régional et métropolitain en ont eu connaissance).

Cette question de la desserte doit être traitée avec davantage de sévérité pour ce qui n'a pas été fait depuis des années tandis que d'autres aéroports de province se dotaient d'une desserte TER (Strasbourg) ou tramway (Nice) pour ne citer que deux exemples.

Ce sujet de l'accès ne pourra s'exonérer d'une prise en considération déterminante lors du débat à venir de l'enquête publique.

L'APPROCHE ENVIRONNEMENTALE

Le sujet de cette concertation préalable n'est pas de traiter le bien-fondé du choix du transport aérien, d'autres lieux et instances le permettent.

En revanche, il s'agit bien d'envisager la modernisation de l'aéroport, en tant qu'équipement, au travers de son impact environnemental. Aujourd'hui, de nombreuses actions et certifications existent visant à diminuer les émissions liées aux bâtiments aéroportuaires et à leur fonctionnement. L'ambition est d'ailleurs clairement annoncée d'inscrire l'aéroport dans la démarche ACA (Airport Carbon Accreditation) avec objectif d'atteindre à horizon 2027 le niveau maximum de certification (ACA3+).

Sur le plan des bâtiments :

La plupart des projections dans le dossier de concertation montrent une construction de bâtiments neufs, ce qui facilite les capacités à construire avec une empreinte carbone tendant à la neutralité et à innover pour rendre ces derniers autonomes en énergie.

Nous ne pouvons donc qu'imaginer qu'un projet de ce type soit vu d'une part comme ayant l'objectif d'arriver à un BEPOS (Bâtiment à Énergie Positive) produisant plus d'énergie qu'il n'en consomme et d'autre part, qui produise un minimum d'émissions carbone directes.

Le cahier des charges devra lui aussi montrer une grande ambition en termes d'analyse du cycle de vie et d'économie circulaire en particulier sur les matériaux utilisés (matériaux recyclés, matériaux bio-sourcés, etc.)

Dans le cadre de son fonctionnement :

Peu d'éléments sont avancés en termes de gestion des déchets, de gestion de l'eau, du cahier des charges de gestion des boutiques (énergie, déchets, etc.) et sur la partie bureaux également, et pourtant nous devons y prêter la plus grande vigilance dans l'aménagement et le fonctionnement à venir d'un tel équipement.

Nous préconisons de bannir totalement l'usage des énergies fossiles pour tout ce qui ne concerne pas le ravitaillement des avions.

Dans le cadre de l'ambition d'accréditation internationale clairement annoncée, les nombreux véhicules de service devront tous progressivement passer à l'électrique et/ou à l'hydrogène.

Enfin sur l'ambition d'un grand parking, il est évident pour la partie « en surface » de limiter l'imperméabilisation des sols par un traitement adapté et pour la partie « en ouvrage », de le couvrir de photovoltaïque pour en faire une centrale d'énergie (complémentaire d'une partie des toits du bâtiment neuf).

LES INTERACTIONS AVEC L'ECOSYSTEME LOCAL

La stratégie de développement se concentre sur le trafic passager et dans le dossier de concertation et lors des différentes réunions, il a bien été précisé que le développement du fret à Lille-Lesquin était exclu.

Nous sommes évidemment défavorable au développement massif sur le fret aérien à Lesquin et notamment avec les nuisances que cela générerait.

Mais il nous semble qu'une réflexion pourrait être menée sur un fret « ciblé » correspondant à la fois aux besoins des entreprises de l'écosystème local (logistique du secteur sanitaire et santé par exemple) et aux opportunités foncières existant en accès direct aux pistes de l'aéroport permettant à certaines entreprises de s'y implanter. Il y a peu d'aéroports en Europe qui disposent encore de parcelles avec accès direct aux pistes et c'est un atout de l'aéroport de Lille à utiliser avec discernement.

Enfin, les aménagements urbains autour de l'aéroport n'ont pas permis d'en faire un lieu de vie assurant une transition apaisée du statut de passager aérien à celui de piéton profitant de fonctions urbaines à proximité (commerces, culture, sport, etc.).

La liaison avec le centre commercial de Faches-Thumesnil par exemple est inexistante !

D'autres aéroports en Europe sont parvenus à en faire des lieux de vie où l'on ne vient pas seulement prendre l'avion mais pour se restaurer, se distraire, se ressourcer, notamment pour les entreprises situées à proximité et dont la présence doit être densifiée à Lille-Lesquin.

CONCLUSION

Comme il est précisé à plusieurs reprises dans le dossier, cette concertation s'applique préalablement à la finalisation des différentes études d'impact qui seront rendues mi-2021. Cela signifie que l'étape suivante via l'enquête publique, permettra d'éclairer plus en amont le citoyen et nous donnera, nous groupe Faire Respirer Lille, l'occasion de renouveler notre intérêt pour le sujet.

Dans la suite logique de cet avis, nous sommes évidemment favorables à une modernisation de Lille-Lesquin et à une évolution de l'équipement en respectant sa « taille humaine » tout en élargissant son spectre de rayonnement, et ce dans un seul et unique but : l'attractivité de notre territoire régional et métropolitain.

En conclusion, nous considérons que la question de l'extension envisagée de la plateforme aéroportuaire de Lille-Lesquin impose une nécessaire agilité au regard des scénarios « post-COVID19 » possibles et une grande souplesse dans la mise en œuvre de sa modernisation prévue dès 2021.

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**