

CONTRIBUTION À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Projet de « modernisation »
de l'aéroport de Lille-Lesquin



Les Écologistes
HAUTS-DE-FRANCE



MÉTROPOLE
ÉCOLOGISTE
CITOYENNE
& SOLIDAIRE

Groupe d'élus de la Métropole européenne de Lille



EELV-45 Nord

Contribution des élu.e.s écologistes à l'enquête publique sur la modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin qui se tient du 10 janvier au 14 février 2022, les élu.e.s écologistes de la Région Hauts-de-France, du département du Nord et de la métropole lilloise ont décidé de co-rédiger une contribution à remettre auprès du commissaire enquêteur afin de faire part de leur opposition à ce projet.

Le projet de « modernisation » de l'aéroport comporte plusieurs projets d'aménagements censés mettre l'aéroport en conformité avec différentes normes de sécurité, augmenter le nombre de destinations ou encore améliorer l'accueil et le transit des usager.e.s.

Si certains aménagements semblent en effet être nécessaires afin de mettre en conformité l'aéroport aux nouvelles réglementations en vigueur, ce nouveau grand projet dans notre région soulève cependant de nombreuses questions : environnementales, de santé publique, de justice sociale et plus généralement de nuisances pour les collectivités avoisinantes et leurs habitant.e.s. Les élu.e.s écologistes au Conseil Régional (chef de filât des collectivités en matière de transport) ont souhaité s'emparer du sujet de l'extension de l'aéroport dès leur retour au sein de l'hémicycle régional en juillet 2021 et aider à démontrer tous les biais de ce nouveau grand projet inutile dans notre région.

Cette contribution s'inscrit en cohérence avec les positionnements du groupe écologiste au Conseil départemental du Nord, souhaitant subordonner toute nouvelle infrastructure financée par le Conseil départemental au respect du principe de zéro artificialisation nette des sols et appelant à l'abandon de nouvelles infrastructures routières ou projets d'aménagements qui ne sont plus d'actualité à l'heure de l'urgence climatique.

Le groupe d'élu.e.s métropolitain "Métropole Écologiste, Citoyenne et Solidaire" poursuit sa mobilisation contre ce projet qui ne répond pas aux besoins des métropolitains mais va à l'encontre des objectifs du Plan Climat Air Énergie Territorial adopté en 2021. Les élu.e.s du groupe estiment que le concessionnaire Aéroport de Lille n'a pas répondu aux inquiétudes et sollicitations exprimées lors de la consultation préalable, ni à l'ensemble des recommandations formulées par l'autorité environnementale.

Cette contribution considère le sujet de l'agrandissement de l'aéroport à travers trois prismes distincts, simples et interdépendants :

- Les considérations environnementales ;
- Les considérations sanitaires et de santé publique ;
- Les considérations économiques.

Son objectif est de montrer en quoi cette « modernisation » de l'aéroport de Lille-Lesquin ne représente qu'un nouveau grand projet inutile aux conséquences néfastes pour les habitant.e.s des Hauts-de-France, l'environnement qui les entoure ainsi que leurs portefeuilles.

I. Un impact environnemental négatif

Un des principaux domaines contributeurs d'émissions de gaz à effet de serre

Il est bon de rappeler dans un premier temps quelques chiffres quant aux effets néfastes que le trafic aérien induit sur notre environnement :

- Le total des émissions de CO₂ provenant du trafic aérien a doublé au cours des 20 dernières années ¹;
- En 2050, malgré les améliorations prévues en matière de consommation de carburant, les émissions provenant des avions devraient être 7 à 10 fois supérieures aux niveaux de 1990 ²;
- Le trafic aérien est responsable de 7,3% des émissions de gaz à effet de serre en France ³ ;
- Pour s'aligner avec l'Accord de Paris dans la lutte contre le changement climatique et limiter à 2°C la hausse de la température moyenne de la planète, une diminution du nombre de passagers comprise entre 2,5% et 4% par an est nécessaire. En d'autres termes, il faudrait réduire de moitié le nombre de passagers annuels d'ici 20 ans maximum. ⁴ ;

L'impact climatique du transport aérien n'a en effet cessé de croître depuis plus de 40 ans, et les innovations technologiques ou l'optimisation des procédures opérationnelles n'ont pas réussi à compenser les effets de la constante hausse du trafic. Un tel projet de modernisation (et d'agrandissement) de l'aéroport visant à une augmentation du trafic aérien témoigne donc, au mieux d'un inconscient danger pour l'environnement, au pire d'une décision climaticide de la part de l'État et des collectivités locales concernées, déconnectées de l'urgence climatique à laquelle nous faisons face.

À l'échelle métropolitaine, il est également bon de rappeler que deux tiers du trafic de l'aéroport de Lille-Lesquin se trouvent être en concurrence directe avec des lignes de TGV, nettement moins émettrices de gaz à effet de serre. En effet, quand un avion émet entre 73 et 254 grammes d'équivalent CO₂ pour transporter un passager sur un kilomètre, ce chiffre descend à 3,37

¹ Parlement européen, « Émissions de CO₂ des avions et des navires : faits et chiffres », 2021

² Ibid.

³ BL Evolution « Climat : Pouvons-nous (encore) prendre l'avion ? »

⁴ Ibid.

grammes pour un TGV ⁵. Quant à l'argument du gain de temps, il est peu recevable. Dans le cas d'un trajet Lille-Lyon, il peut s'effectuer en trois heures de TGV au départ de Lille alors que ce même trajet en avion ne peut s'effectuer en moins de quatre heures.

Un projet menant à une forte artificialisation des sols

Le plan biodiversité de l'Etat dévoilé en juillet 2018 fait état d'un objectif de « zéro artificialisation nette des sols » (ZAN) afin de limiter la consommation de nouveaux espaces et de « rendre à la nature » ⁶ l'équivalent des superficies consommées. Cet objectif a ensuite été précisé, et nécessite une division par deux du rythme d'artificialisation des sols dans les dix ans à venir pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette en 2050.

Ici, bien que le projet ne soit pas présenté comme un agrandissement mais comme une simple « modernisation », il entraînera tout de même une bétonisation importante afin d'agrandir les parkings déjà existants, et en construire de nouveaux, mais aussi pour élargir les pistes de décollage. En tout, le projet conduira à artificialiser une surface estimée *a minima* à 17 hectares.

Ce projet participera à l'artificialisation des sols dans un territoire pourtant déjà très artificialisé, puisque l'on relevait par exemple 18,2% d'espaces artificialisés dans le département du Nord en 2018 contre 10% au niveau national, tandis que l'on notait une progression de 8% des espaces artificialisés dans le Nord entre 2006 et 2018 représentant près de 7500 hectares supplémentaires⁷.

Ce projet est donc incompatible avec les objectifs de zéro artificialisation nette des sols fixés par l'État, qui seront par ailleurs retranscrits dans le SRADDET révisé d'ici la fin de l'année 2022. Une telle artificialisation des sols ne manquera pas d'entraîner de graves impacts sur la biodiversité avoisinante.

Ces considérations environnementales étant posées, il ne fait aucun doute qu'elles font peser de nombreux risques sanitaires et de santé publique sur les collectivités avoisinantes.

⁵ Ministère de la transition écologique, « *Information GES des prestations de transport* », 2021

⁶ Ministère de la transition écologique <https://www.ecologie.gouv.fr/artificialisation-des-sols> 2022

⁷ Source : Conseil départemental du Nord

II. Un impact sanitaire néfaste

Une intensification de la pollution de l'air

Le projet de modernisation prévoit une augmentation considérable du nombre de vols et de voyageurs, ce qui ne manquera pas d'avoir un impact sur la qualité de l'air dans la zone. Quand on sait que la pollution de l'air aux particules très fines est responsable de 14% des décès dans la métropole lilloise⁸, et que, d'après l'association Nord Ecologie Conseil, Lille aurait dépassé plus de 224 fois le seuil limite de la norme OMS pour ces particules très fines (PM 2.5) en 2019 en valeur journalière, on ne peut que s'inquiéter de l'évolution à la hausse de ces données si le projet d'agrandissement de l'aéroport venait à voir le jour. D'ailleurs, l'étude d'impact a déjà calculé une augmentation allant jusqu'à 36% des émissions de CO2 à l'horizon 2050 ainsi qu'une hausse de 27% des oxydes d'azote (NOx).

Une augmentation des nuisances sonores

La pollution sonore représente également un enjeu central de santé publique et de protection de la biodiversité. L'OMS a pointé à de nombreuses reprises les effets néfastes sur le sommeil, les systèmes cardiovasculaires ou encore les troubles psychologiques qu'entraîne une exposition au bruit des avions. Elle recommande à ce titre la réduction des niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de 45 décibels pour qu'aucun effet néfaste ne se produise sur la santé⁹. Or, des mesures réalisées à Bouvines et Seclin ont d'ores et déjà montré des niveaux dépassant très régulièrement les 50 décibels. A ce propos, de plus en plus de riverains mécontents ont d'ailleurs fait part de leur exaspération lors des différentes réunions publiques de la phase de concertation.

Malheureusement rien ne semble avoir été prévu par le gestionnaire pour changer cette situation. La non-augmentation du nombre de vols de nuit n'est pas une réponse suffisante, la situation actuelle étant déjà intenable pour les habitants.e.s. Aucune explication n'a non plus été donnée quant aux modalités de l'augmentation de remplissage des avions prévue par l'aéroport. Conformément à l'avis de l'autorité environnementale, nous demandons la

⁸ Source : Santé Publique France France

⁹ OMS, « Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne » 2018

mise en place d'un couvre-feu, comme il en existe dans les aéroports d'Orly, Beauvais, Strasbourg ou Nantes, qui garantisse a minima les 7 heures de repos continu nécessaire aux riverain.e.s.

De potentielles conséquences négatives sur la qualité de l'eau

L'artificialisation des sols induites par le projet risque également d'altérer la nappe de la craie, une des plus grandes nappes phréatiques européennes, d'ores et déjà considérée comme vulnérable et contaminée par les intrants agricoles dus à l'agriculture intensive avoisinante. L'Autorité environnementale évoque ainsi dans son avis la « *nécessité de traitements plus poussés* » pour mieux protéger les champs captants voisins d'eau potable. La préservation de l'eau et de sa qualité doit en effet être considérée comme une priorité absolue.

Des hypothèses contestées et contestables

La société gestionnaire – le regroupement Eiffage et Aéroport de Marseille – compte augmenter le trafic aérien pour 2039. Selon eux, cela représenterait un volume de 3,9 millions de passagers, et 24 729 vols commerciaux annuel, soit 68 mouvements d'avions commerciaux chaque jour. C'est à dire une augmentation « modérée » pour reprendre les termes d'Aéroport de Lille de 25 % des rotations aériennes.

En réponse à l'appel d'offre, pour un même nombre de passagers, les prévisions du nombre de mouvements d'avions des deux autres soumissionnaires - le sortant la CCI Hauts de France associée à Egis et Vinci sont nettement supérieures¹. L'un évalue plutôt à 32 120 vols commerciaux annuels soit 88 mouvements commerciaux d'avion par jour. Une augmentation de 51% par rapport en 2019. L'autre estime un trafic à 36 500 vols annuel soit 100 mouvements commerciaux d'avion par jour. Une augmentation de 72% par rapport en 2019. Or toutes les hypothèses du dossier (études, simulations environnementales, nuisances sonores,...) reposent sur cette hypothèse minimaliste de 68 vols quotidiens.

III. Un impact budgétaire et économique inquiétant

En raison de ses impacts négatifs sur l'environnement et sur la qualité de l'air, le projet devrait générer un coût pour la collectivité de 95 à 175 millions d'euros selon le scénario retenu (chapitre 2.5 du mémoire en réponse à l'AE), alors que le coût global des investissements à réaliser devait être initialement fixé à 100,9 millions d'euros.

Les associations de riverains font également part de leurs doutes quant aux retombées de ce projet en termes d'emploi. Les représentants du collectif « Survolés » ont notamment exprimé leurs doutes sur ce point « *L'étude parle de 1900 emplois, les élus ne peuvent qu'applaudir. Or, Lesquin compte 1065 employés pour 2,2 millions de passagers, Beauvais 985 pour 3,9 millions. On a le droit de douter...* ». ¹⁰

D'autres solutions moins onéreuses et moins polluantes existent, à commencer par le développement du fret dans notre région, historiquement première région de fret de France. La mise en valeur et l'amélioration de l'accessibilité des lignes de TGV représente également un levier efficace, écologique et moins onéreux.

Au demeurant, ce projet s'inscrit dans une politique d'attractivité économique du territoire se faisant au détriment de la qualité de vie des habitant.e.s. Il participe d'une logique de développement externe, quand il faudrait plutôt soutenir un développement local basé sur les ressources endogènes du territoire. C'est en ce sens que de nombreux conseils municipaux directement concernés (Faches-Thumesnil, Bouvines, Houplin-Ancoisne etc.) ont fait part de leur opposition ferme à ce projet.

En tentant de lier les travaux nécessaires de mise aux normes des infrastructures avec des aménagements permettant l'augmentation du trafic aérien, le concessionnaire Aéroport de Lille veut faire supporter aux habitant.e.s les coûts des investissements nécessaires. Cette fuite en avant n'est pas une stratégie viable.

¹⁰ Anne-Gaëlle Dubois « *Extension de l'aéroport de Lille-Lesquin : les associations de « Survolés » exhortent les habitants à s'exprimer* », La Voix du Nord, 2022

Conclusion

Au vu de ces considérations environnementales, sanitaires, de santé publique ou encore budgétaires, les élu.e.s écologistes du Conseil Régional Hauts-de-France, du département du Nord et de la métropole lilloise s'opposent à ce projet d'un autre temps. L'urgence climatique face à laquelle nous nous trouvons impose de réduire le trafic aérien, afin de réduire ses impacts nuisibles.

La Région Hauts-de-France doit se concentrer sur le développement de ses lignes de train à grande vitesse, de fret et de tout autre mobilité décarbonée et/ou douce pouvant aider à l'objectif minimal de baisse de 55% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 annoncée par la Commission européenne.

Nous demandons d'engager :

- l'établissement d'un Plan de Gêne Sonore associé aux recommandations de l'OMS, avec l'interdiction totale des vols entre 23h et 6h du matin. Soit un couvre-feu de 7 heures ;
- le développement d'une stratégie de suppression des liaisons substituables en moins de 4h30 en train ;
- l'accélération de l'offre de train de nuit. Aucune des 10 lignes annoncées par le gouvernement ne concerne la région des Hauts-de-France.