

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

EDA – ENVIRONNEMENT ET DEVELOPPEMENT ALTERNATIF

QUI SOMMES NOUS ?

Association loi 1901 composée de membres bénévoles aux connaissances variées conscients des limites des capacités de la Planète cherchant à proposer des alternatives aux projets ayant des impacts écologiques pouvant aggraver la qualité des éléments vitaux que sont l'air l'eau et les sols. **Les déplacements aériens** pour les personnes et les marchandises constituent un volet important de nos préoccupations : **nous ne sommes pas persuadés qu'ils soient voués à augmenter d'ici à 2039 dans un contexte mondial en pleine évolution :**

- rôle exponentiel du numérique qui s'est développé et généralisé suite à l'impact mondial de la pandémie Covid 19 pour de nombreuses activités notamment congrès, conférences limitant de nombreux déplacements tout en maintenant les échanges
- retour vers des productions locales, nationales notamment alimentaires

CONTACT

anita.villers@free.fr



CONCERTATION CONCERNANT LE PROJET DE MODERNISATION DE L'AEROPORT DE LESQUIN

L'ensemble des travaux n'est pas soumis à enquête publique mais l'Aéroport de Lille SAS a décidé de s'engager volontairement dans une concertation préalable, en toute transparence, et de tenir compte des recommandations de la Convention citoyenne pour le climat. Un garant de la commission nationale du débat public a été nommé pour recueillir les remarques et les cahiers d'acteurs.

« La concertation préalable représente ainsi une opportunité de façonner le projet de modernisation de l'aéroport au regard de ces actualités, et en adéquation avec les besoins du territoire.... pour répondre au « développement de l'économie et l'attractivité touristique de la Métropole lilloise et de la Région Hauts de-France »

Ce préambule nous incite à formuler des propositions et avis pour faire en sorte que la modernisation envisagée soit à la fois respectueuse des riverains et de l'environnement et résolument tournée vers une complémentarité des acteurs impliqués dans l'optimisation des moyens de transports terrestres et aériens.

POURQUOI UNE MODERNISATION AUSSI URGENTE DE L'AÉROPORT DE LESQUIN ?

Si la modernisation s'avère nécessaire au regard **de nouveaux règlements** en matière de sûreté liée aux risques d'attentats et de sécurité pour les passagers : **en quoi est-il urgent de répondre à d'hypothétiques augmentations de trafic ?**

En l'état actuel l'aéroport accueille environ 2,2 millions de passagers, la saturation évaluée à 2,6 millions de passagers est envisagée pour 2023. Les objectifs de la modernisation visent 3,9 millions de passagers à l'horizon 2039. **Rien ne permet actuellement de donner du crédit à de telles perspectives** même si tout un chacun souhaite l'atténuation voire la disparition de la pandémie et la reprise des échanges mais pourquoi pas sous une forme différente, tenant compte des pratiques actuelles ?

Le maître d'ouvrage insiste sur le fait qu'il n'est pas question de construire de nouvelles pistes ce qui aurait nécessité une enquête publique. Il s'agit **d'éviter la saturation** de l'aéroport en élargissant, pour raisons de sécurité, la piste principale, en aménageant des voies d'accès, en augmentant les places de parkings.

Le développement des transports en commun dans ce secteur relève de la compétence des autorités locales : **pour optimiser l'accès à l'aéroport**, il serait intéressant que cette concertation puisse **donner lieu**, avant autorisation des travaux, **à une information concernant les nouveaux plans de déplacements** dans un secteur en pleine restructuration en lien avec les projets de la Région Haut de France et ceux de la Métropole Européenne de Lille, **pour limiter les flux de voitures, l'extension des parkings et optimiser la montée en puissance des rotations de navettes, de bus et pourquoi pas le prolongement de la ligne de métro ?**

Il est envisagé d'accroître la capacité des avions pour limiter l'augmentation du nombre de flux. Cependant, pour répondre aux objectifs 2039 d'accueil de près de 4 millions de passagers le nombre de rotations ne pourra qu'être accru car à l'horizon 2023 ce ne sont « que » 2,5 millions qui seraient attendus. L'aéronautique est certes un domaine d'excellence technologique qui a fait école dans de nombreux secteurs mais, même avec des impacts réduits a minima les nuisances seront plus importantes pour les riverains et l'environnement : **à quelle échéance tous les avions bénéficieront ils des nouveaux dispositifs, qu'il s'agisse des impacts sonores ou de la modification des carburants ?**

NOS REMARQUES

Transformer l'aérogare actuelle, créer des voies supplémentaires le long de la piste principale pour fluidifier le trafic aérien, construire des routes dédiées aux taxis pour un meilleur accueil des passagers, réaliser des chemins de ronde pour assurer la sûreté, **tout cela** justifie la modernisation de l'aéroport **pour répondre à la mise en conformité réglementaire.**

Est-il nécessaire, urgent de prévoir une vaste zone pour que des avions puissent stationner, être révisés, disponibles rapidement sans savoir si les objectifs 2039 ont une chance d'être atteints **tout comme déjà prévoir** l'éventuelle construction d'un hôtel et d'espaces de bureaux, porte ouverte à la création d'une énième zone d'activité tertiaire....

Cette zone ne peut-elle être « gelée » à titre de réserve et rester enherbée pour permettre les infiltrations d'eau au lieu d'être bétonnée dès à présent en attente de l'évolution de la reprise espérée de l'activité aéroportuaire ?

Est-il en effet nécessaire **d'imperméabiliser autant de foncier** ? Ne pas construire de nouvelles pistes est une chose mais écrire qu'il n'y a pas de nouvelles emprises foncières est inexact puisque plusieurs hectares seront dédiés à des infrastructures routières ou des parkings générant des flux importants **d'eaux pluviales à gérer**, des risques de pollution du fait d'incidents imprévisibles et ce, sans solutions concrètes mentionnées dans le cadre de cette concertation puisqu'elles font l'objet d'études confiées à un organisme tiers **et ne figurent pas dans le dossier actuel.**

Les risques de pollution sont d'ailleurs évoqués dans le dossier sans qu'il nous soit possible d'évaluer si **les mesures de protection seront adaptées à la préservation notamment des champs captant tout proches** au regard de la grande vulnérabilité d'une **ressource éminemment vitale pour les habitants de la métropole à savoir 40% des besoins en eau potable**, que ce soit pendant le chantier avec les risques liés au stockage de matières polluantes, que ce soit surtout **à long terme** en ce qui concerne la gestion pérenne des eaux pluviales, le lessivage des pistes, le nettoyage des avions : **quelle gestion est envisagée ?**

Nous suggérons que ce volet du dossier fasse l'objet d'une concertation élargie avec la commission locale de l'eau du Schéma d'Aménagement et de gestion des eaux Marque Deûle voté en janvier 2020 et qui est maintenant opposable et ce, **en amont** de l'enquête publique obligatoire pour obtenir de l'Autorité Environnementale l'autorisation de procéder aux travaux en lien avec les objectifs de la loi sur l'eau à respecter, pour évaluer aussi les impacts environnementaux sous les premiers kilomètres d'un avion au décollage, leur fuseau se situant justement au-dessus des champs captant.

L'aéroport de Lesquin est particulièrement apprécié par les populations désirant rejoindre leur famille au Maghreb et son utilité pour le tourisme, les activités tertiaires est évidente **mais est-il nécessaire d'envisager une telle extension des flux ?** Est-ce urgent à l'heure où les compagnies low-cost sont en grandes difficultés, les compagnies nationales dans l'incertitude au point d'émettre des réserves pour leur redéploiement voire leur survie ? Aujourd'hui même, 20 novembre 2020, évoquant les trafics aériens, le ministre des transports émet des **doutes sur un retour à la situation d'avant la pandémie**. Il parle de modifications radicales sur les façons de communiquer en évoquant notamment l'énorme développement du numérique qui a permis des vidéo conférences à l'échelon local, national et international. Il n'envisage pas de perspectives de retour « à la normale » avant plusieurs années. A l'évidence, du fait de la pandémie, le numérique a pris la main sur des transformations radicales de nos modes de vie et notamment de nos déplacements, nouveaux comportements auxquels beaucoup d'utilisateurs se sont rapidement adaptés.

L'argument consistant à évoquer la diminution des flux de voyageurs par la route vers Bruxelles, Charleroi ou Roissy pour limiter les rejets de gaz à effet de serre n'est pas convaincant tout comme le développement des liaisons aériennes internes supérieures à 2h30 durée bien trop faible ! Même si l'aéroport de Lyon St-Exupéry est un carrefour vers d'autres destinations, le TGV qui dessert cet aéroport reste un atout non négligeable ! Ce sera certainement un point que les membres de la Convention Citoyenne pour le Climat ne manqueront pas de pointer prochainement, les rejets liés aux transports aériens n'étant appelés qu'à diminuer progressivement.

Quant au problème du bruit : membre de la « Commission Consultative de l'Environnement CCE de l'aérodrome de Lesquin » nous avons pu apprécier le souci de respecter au maximum la qualité de vie des habitants situés sous les faisceaux atterrissage et envol des avions.

Ceux-ci avaient été ajustés au mieux pour limiter les nuisances après tests de mesures effectués en lien avec les riverains les plus concernés, avec le souci de limiter le nombre de vols nocturnes pour préserver leur sommeil.

Il est évident que la volonté d'augmenter la fréquentation de l'aéroport et donc le nombre de flux ne peut que **justifier les craintes légitimes des riverains** quant aux nuisances sonores qui ne feront qu'amplifier de jour certainement et comme de nuit peut-être. La promesse de pose de nombreux capteurs de bruit envisagée est utile mais ce sont le nombre de rotations et les faisceaux choisis qui devront faire l'objet d'études transparentes. Nous nous étonnons qu'aucune réunion de la commission ne soit proposée dans le cadre de cette concertation **en amont là aussi** de l'autorisation de commencer les travaux.

Moderniser les installations pour qu'elles répondent aux nouvelles réglementations, faire en sorte que l'aérogare soit la vitrine de la région Hauts de France avec un accueil optimisé bénéficiant des dernières innovations, qu'elle soit le vecteur pour favoriser une attractivité croissante s'entend comme objectif principal, **par contre, celui d'un quasi doublement de la fréquentation ne nous semble pas d'actualité quant à lui.**

Envisagez-vous une rencontre, des échanges au vu des remarques des participants à la concertation que vous avez proposée ? Elle permettrait d'évoquer quelles modifications ou compléments vous comptez apporter et pourquoi certaines propositions ne peuvent être reprises dans le dossier final qui sera soumis aux avis officiels avant travaux.

anita.villers@free.fr - vice-présidente de l'association EDA – 23 novembre 2020



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