



Projet de modernisation de l'Aéroport Lille-Lesquin

Enquête publique

Avis de l'association Nord Ecologie Conseil

L'association Nord Ecologie Conseil

L'association Nord Écologie Conseil" (NEC), fondée en 2006 a pour but la prise en compte de l'écologie au sens le plus large. Elle a une vocation scientifique, écologique et humaniste. Elle œuvre pour l'harmonie entre humains, avec l'ensemble des êtres vivants et dans le respect des grands équilibres vitaux de la biosphère.

L'association agit pour le respect des principes constitutionnels inscrits dans la Charte de l'environnement de 2004 dans toutes les activités humaines, notamment de son article 1^{er} : « *chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé* ». Ses autres principes d'action sont : la primauté de l'intérêt général, le respect de l'indépendance de toute obédience politique, philosophique ou religieuse, enfin l'inscription dans des collectifs d'action.

Son territoire d'action est constitué par la région Hauts-de-France, ses bassins hydrographiques régionaux et leurs prolongements transfrontaliers. Par ailleurs, Nord Ecologie Conseil est membre fondateur du Réseau Environnement Santé (<http://www.reseau-environnement-sante.fr>) et de France Nature Environnement Hauts-de-France.

Le contexte

1. Les rapports à caractère scientifique (Giec, IPBES), intergouvernementaux (Agence internationale de l'Énergie, Agence européenne de l'environnement) ou non gouvernementaux (The Shift Project, ASPO¹) renseignent désormais avec précision la façon dont les risques climatiques et l'épuisement des ressources fossiles menacent aujourd'hui non seulement l'économie mondiale, mais les sociétés humaines dans leur entièreté. Les sociétés thermo-industrielles sont devant un impératif, celui de la décarbonation de leurs activités et de leur mode de vie. Les politiques de décarbonation à mettre impérativement en œuvre ont pour objectif vital de conserver notre territoire habitable, en même temps que nous épargner une crise de l'approvisionnement énergétique.

2. Le secteur aérien est un fort consommateur d'énergie et de ressources fossiles. Il représente environ 2,5% des émissions mondiales de CO₂, en 2019², et 5% des émissions en France^{3 4}. Celles-ci ont augmenté

¹ Association pour l'étude des pics pétroliers et gaziers, www.aspofrance.org

² *Pouvoir voler en 2050 ? Quelle aviation dans un monde contraint ?* The Shift Project, 3 mars 2021. <https://theshiftproject.org/article/quelle-aviation-dans-un-monde-contraint-nouveau-rapport-du-shift/>

³ Analyse Aircraft on Ground pour la France. <https://www.oag.com/coronavirus-airline-schedules-data>

⁴ *Climat, santé : mieux prévenir, mieux guérir.* Haut Conseil pour le climat, 21 avril 2020. <https://www.hautconseilclimat.fr/publications/climat-sante-mieux-prevenir-mieux-guerir/>

de 42% entre 2005 et 2019². Du fait d'exemptions européennes injustifiables allant à rebours des autres secteurs fortement émetteurs de l'UE soumis au marché européen du carbone (SEQE), le secteur de l'aviation est le seul dont les émissions poursuivent leur hausse (+5 % en 2019, +26% depuis 2012 alors que l'ensemble du SEQE a diminué ses émissions de 13%)³. En comptabilisant les effets hors-CO₂⁵, la participation de l'aviation au forçage radiatif anthropique mondial est de 3,5%². La diffusion des innovations technologiques est bien trop lente pour compenser la baisse des émissions carbone d'un trafic en croissance².

3. Le développement de ce mode de transport aggrave les inégalités d'émission entre citoyens et ne contribue d'aucune manière au mieux-vivre ensemble. Malgré les subventions publiques et des conditions de travail discutables dans ce secteur, il n'y a que 10% de la population mondiale qui prend l'avion une fois dans l'année, et en 2018 1% de la population mondiale était responsable de 50% des émissions de l'aviation.

4. A l'heure où les émissions mondiales doivent baisser de l'ordre de 7% par an pour atteindre -55% en 2030 (para rapport à 1990) et la neutralité carbone en 2050, « *ce n'est pas le moment de soutenir l'aviation coûte que coûte, mais d'ouvrir le débat sur le fait de réduire les déplacements en avion* », selon Corine Le Quéré, Présidente du Haut Conseil pour le Climat⁶. *Des aides (formation, reconversion) aux travailleurs des secteurs très émetteurs peuvent parfois être préférées à une aide sectorielle* ».

En conséquence, contrairement aux prévisions complaisantes sur le secteur aérien développées dans le « projet de modernisation », **son avenir n'est pas l'expansion, mais son ajustement aux besoins essentiels des hommes et aux limites physico-chimiques de la planète, c'est-à-dire la réduction concrète du nombre de vols et des heures de vol.**

Opportunité et besoins régionaux en matière de mobilité et de cadre de vie

5. **Notre territoire, doté d'un héritage industriel ancien et parfois lourd, est richement pourvu en réseaux de transport**, notamment en aéroports. De nombreuses plateformes aéroportuaires sont accessibles par train (Bruxelles, Roissy) ou par automobile (Beauvais, Charleroi). Elles donnent déjà aux habitants de la Métropole lilloise de nombreuses possibilités de destination. Dans un contexte de réduction nécessaire des transports aériens, l'argument de compétition entre ces infrastructures pour augmenter la capacité de l'Aéroport de Lille-Lesquin n'est pas recevable. *Si un territoire comme le nôtre ne cherche pas à réduire son offre de transport aérien, comment pourrions-nous inciter d'autres territoires, d'autres régions, d'autres pays moins bien dotés à s'y engager, alors que l'humanité est entrée dans une zone de dangers climatiques et écologiques ?* Les obligations réglementaires venant en appui de la réduction nette du vecteur aérien sur la Métropole, bien qu'insuffisantes, sont déjà nombreuses :

⁵ Le forçage radiatif anthropique est lié pour un tiers aux émissions de CO₂, et pour les deux tiers restants à des effets hors-CO₂, notamment aux traînées de condensation dans la haute atmosphère.

⁶ « Ce n'est pas le moment de soutenir l'aviation coûte que coûte » : le Haut Conseil pour le climat rappelle l'urgence de la transition écologique. *Lemonde.fr*, 22 avril 2020.

- le respect de l'engagement gouvernemental de fermeture de lignes aériennes lorsqu'existe une alternative d'atteinte de la destination dans un délai raisonnable. La loi Climat et résilience établit ce délai à 2h30, mais cette loi est déjà défectueuse par rapport à l'objectif insuffisant de réduction des émissions de 40% à l'horizon 2030
- l'objectif de zéro artificialisation nette repris dans la plupart des documents de planification métropolitains
- le respect des recommandations de l'OMS visant à réduire la pollution sonore induite par le trafic aérien
- l'exigence de réduction du forçage radiatif anthropique, en particulier dans le secteur des transports, enfin l'urgence climatique déclarée par la MEL, par le gouvernement national et par les autorités européennes.

6. S'il devait y avoir une compétition entre territoires (nous comptons sur une régulation européenne efficace pour l'éviter), elle s'exercera non pas sur l'augmentation du trafic mais sur :

- la qualité des liaisons entre les zones habitées (train, tramway, voire téléphérique...), alors qu'il n'existe pas même de navette entre l'Aéroport de Beauvais-Tillé et la Métropole lilloise
- la spécialisation des destinations, à défaut de modes de transports moins émetteurs de carbone
- la qualité de l'accueil de publics bien identifiés (notamment les personnes en situation en handicap)
- la diminution générale des nuisances (bilan carbone, pollutions sonore et chimique, artificialisation des surfaces, emprise de l'automobiles, etc.).

7. Le développement aérien est loin d'être prioritaire par rapport à d'autres besoins métropolitains et régionaux. Tout un ensemble de politiques sont bien plus créatrices d'emplois que cette nouvelle avancée du béton sur des terres viables :

- la lutte contre la pollution de l'air et les autres politiques de santé environnement
- le développement d'infrastructures bas carbone (réseau cyclable continu, réseau ferroviaire, adaptation du réseau électrique aux productions locales)
- le développement d'une offre de transports décarbonée, intermodale et sûre (vélo, bus, métro, tramways, trains du quotidien, trains de nuit, accès aux lignes ferroviaires internationales, etc.)
- la lutte contre la précarité énergétique et l'adaptation de la Métropole au péril climatique (rénovation énergétique des bâtiments, réseaux de chaleur, végétalisation et augmentation des espaces verts dotés d'une canopée)
- la fixation du carbone dans le sol et le développement d'une agriculture décarbonée (développement de l'agroécologie et l'agroforesterie, ceinture maraîchère autour de la Métropole)
- le soutien à la recherche (production locale de l'énergie et solutions de stockage)
- le logement social, l'accueil des étudiants, etc.

Avis

8. Compte tenu de la responsabilité des agents publics en matière de protection des populations à l'égard du sinistre écologique et climatique en cours (urgence écologique et climatique), compte tenu des besoins de la population en matière de mobilité, compte tenu des engagements internationaux de la France, **il n'y a pas d'intérêt à déployer des travaux importants d'aménagement de l'Aéroport de Lille-Lesquin**, sinon pour se conformer aux obligations réglementaires, notamment celles concernant tous les Établissements recevant du public, pour améliorer l'accueil des personnes en situation de handicap, pour améliorer sa desserte au moyen de transports doux, ou encore pour expérimenter à petite échelle des modalités de vol



totallement décarbonées. Cette voie nous paraît la plus compatible avec la préservation du secteur économique sur le long terme et celle de l'habitabilité de la planète tout en préservant l'emploi, y compris localement en le recentrant sur l'accessibilité et l'accueil du site.

9. L'impératif de décarbonisation oblige les pouvoirs publics à **réguler le trafic aérien de façon à ne pas atteindre la saturation de l'aérogare**, en restreignant l'offre aérienne à ce qui est strictement nécessaire et écologiquement supportable, au moyen par exemple d'un budget carbone décroissant de 8% à 10% par an. Dans cette perspective, Nord Ecologie Conseil demande :

- l'abstention de toute extension de l'aire aéroportuaire (absence de piste supplémentaire)
- l'engagement d'une révision des plannings de vol visant la suppression des liaisons atteignables en moins de 4h30 en train
- l'engagement d'une diminution de la pollution sonore sur le site de Lille-Lesquin intégrant notamment une interdiction totale des vols entre 23h et 6h du matin
- un plan de réduction des émissions de CO₂ de l'ensemble des activités de l'aéroport intégrant la logique budgétaire décroissante exposée plus haut afin d'atteindre l'objectif européen de -55% en 2030 et la neutralité en 2050
- le développement compensateur d'autres formes de transport, en particulier le train (notamment des trains de nuit) et des liaisons locales par modes de transport doux dans l'objectif de remplacer l'usage devenu automatique de l'automobile.

Lille, le 5 février 2022

Michel Cucchi

Président de Nord Ecologie Conseil

Contact : michel.cucchi@laposte.net, +33 663 063 587

