

## Alors que le monde doit réduire les émissions, Lille-Lesquin veut doubler le trafic

**Les six prochaines années seront décisives si nous voulons continuer nos efforts pour limiter le réchauffement climatique. Au cours des 27 dernières années, la région des Hauts-de-France a réduit ses émissions de 66,2 à 61,1 MT éq. DE CO2 (-9%). Pour atteindre l'objectif de 40 % de réduction d'ici 2030, nous devons réduire les émissions à 39,7 MT éq CO2 dans les 10 ans prochains. Quoi de mieux pour y parvenir que d'essayer de doubler le nombre de passagers de Lille-Lesquin.**

L'aéroport de Lille-Lesquin prévoit une modernisation majeure, qui comprend non seulement la mise en conformité de l'aéroport avec les normes réglementaires, mais vise également à augmenter de manière significative la capacité de l'aéroport de 2,19 millions de passagers par an actuellement à 3,9 millions de passagers en 2039, y compris la fourniture d'installations et d'équipements de stationnement adéquats. Le public est invité à poser des questions sur le plan de développement et à donner son avis dans le cadre d'une concertation publique.

L'avis de Volt Hauts-de-France pour la modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin est négatif pour plusieurs raisons :

### 1) La faisabilité économique

En regardant autour de nous en Europe, on peut voir que les aéroports régionaux ont souvent des difficultés financières et ont besoin d'un soutien public pour rester opérationnels. Une étude réalisée en Allemagne en 2019 a montré qu'il faudrait cinq millions de passagers par an pour qu'un aéroport atteigne le seuil de rentabilité et que la plupart des petits aéroports allemands affichent des pertes (voir le tableau avec les passagers / le chiffre d'affaires / des bénéfices / en %)¹. Bien que la situation financière actuelle de l'aéroport ne soit pas claire, des opérations rentables avec les 3,9 millions de passagers envisagés d'ici 2039 semblent être un objectif ambitieux. On peut également se demander si l'augmentation du nombre de passagers est atteignable - les plateformes régionales concurrentes comme Charleroi (8,2 millions de passagers par an)² offrent beaucoup plus de lignes et de prestataires et sont desservies non seulement depuis la France et la Belgique, mais aussi depuis les Pays-Bas et le Luxembourg³. Et ce, avant Covid qui a plus ou moins mis le transport aérien au point mort.

<sup>1</sup> [\(de\) Airliners - Analyse de la rentabilité des aéroports](#)

<sup>2</sup> [\(en\) Aéroport de Bruxelles Sud Charleroi : 8.221.450 passagers enregistrés en 2019](#)

<sup>3</sup> [Flibco - Nos lignes](#)

### Nos questions :

1. Sur quelle base estimez-vous à 3,9 millions le nombre de passagers ?
2. L'aéroport sera-t-il rentable avec cette estimation de 3,9 millions de passagers ?
3. Des fonds publics seront-ils utilisés pour financer la modernisation ?
4. Le financement public sera-t-il utilisé pour l'exploitation actuelle de l'aéroport ?  
Si oui, publiez-vous des rapports annuels ?

## **2. Le changement climatique**

Nous devrions être en route vers l'objectif intermédiaire de l'accord de Paris pour 2030, soit la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (-40 % par rapport à 1990), de la consommation d'énergie (-30 % par rapport à 2012) et d'augmenter la part d'énergie renouvelable (32 % en 2030). Pourtant, nous envisageons ici de doubler le nombre de passagers et les émissions associées. Les avions commerciaux électriques sont loin d'être une réalité et le transport aérien n'est pas comme Covid, de sorte que nous ne pouvons pas nous attendre à une révolution technologique qui conduit à une réduction significative des émissions jusqu'en 2030 ou au-delà. C'est plutôt le contraire. Par ailleurs, l'accréditation carbone des aéroports soulève la question de comprendre pourquoi Lille-Lesquin ne figure pas parmi les 163 aéroports européens déjà au programme<sup>4</sup> et si cette accréditation inclut également le trafic aérien ou si elle ne couvre que les opérations aéroportuaires<sup>5</sup>. La région des Hauts-de-France n'a réduit ses émissions que de 9 %, soit 61 MT éq CO<sub>2</sub>, au cours des 27 dernières années. Au cours des dix prochaines années, nous devrions passer de ce niveau à 39,7 MT éq CO<sub>2</sub><sup>6</sup>. La quantité d'émissions causées par les avions étant jusqu'à 1500x celle des autres modes de transport<sup>7</sup>, il est évident que, si la réduction du changement climatique est une priorité, la modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin est un projet dont la fenêtre d'opportunité est déjà fermée.

### Nos questions:

5. Publiez-vous des données sur les émissions et/ou une empreinte carbone de l'aéroport ?
6. Ces données incluent-elles les émissions des avions ou concernent-elles uniquement l'exploitation de l'aéroport ?
7. Si vous prévoyez d'acheter des certificats d'émission, avec quel prix prévoyez-vous vos calculs ?
8. Votre planification prévoit-elle une augmentation du prix des certificats d'émission ?

---

<sup>4</sup> [\(en\) Accréditation carbone des aéroports - aéroports accrédités](#)

<sup>5</sup> [\(en\) Accréditation carbone des aéroports - les six niveaux](#)

<sup>6</sup> [Observatoire Climat Hauts-de-France - Bilan des émissions de gaz à effet de serre](#)

<sup>7</sup> [Reporterre - L'avion émet 1.500 fois plus de CO<sub>2</sub> que le train](#)

### 3. Impact sur l'environnement

Autre l'impact du macroclimat, de nombreuses questions s'appliquent également au microclimat et à la manière dont la modernisation affecte les communautés de Lesquin et des environs. Le parking envisagé, avec ses 1700 places et l'espace supplémentaire, consomme du terrain dans un environnement déjà fortement artificialisé. Le volume supplémentaire de passagers entraînera une augmentation du trafic aérien et routier, ce qui se traduira par une augmentation significative de la pollution atmosphérique et sonore. Lille et la région MEL sont déjà parmi les villes les plus polluées de France, avec un nombre considérable de décès par an attribuables à la mauvaise qualité de l'air.<sup>8</sup> L'aéroport est également proche de nombreux réservoirs d'eau souterraine alimentant l'approvisionnement en eau de Lille et de la région MEL. Toute augmentation significative du risque de pollution des eaux souterraines doit donc être prise en compte dans tout type de projet de modernisation.

Aside from the macro-climate impact, many questions also apply to the micro-climate and how the modernization will affect the communities in and around Lesquin. The envisioned car parking with 1700 spaces and additional space will consume terrain in an already highly artificialized environment. The additional passenger volume will mean more airplane and roadside traffic resulting in a significant increase in air and noise pollution. Lille and the MEL area are already among the most polluted cities in France with a significant number of deaths per year attributable to the poor air quality. The airport is also close to many groundwater reservoirs feeding the Lille and MEL area water supply. Any significant increase of risk of groundwater pollution should therefore be factored into any form of modernization project.

#### Nos questions:

9. Existe-t-il une étude d'impact environnemental, notamment sur les effets possibles des eaux souterraines ?
10. Y aura-t-il une compensation pour le terrain qui sera artificialisé ?
11. Prévoyez-vous une interdiction de vol de nuit comme pour les autres aéroports, dont les avions survolent directement les zones résidentielles ?<sup>9</sup>
12. Les parkings, seront-ils des parkings verts ou toute la zone sera-t-elle bétonnée<sup>10</sup> ?

Si la modernisation de l'aéroport en tant que tel et la mise en conformité avec les normes environnementales sont des objectifs valables, nous ne pensons pas que la construction des infrastructures pour près de 4 millions de passagers permettra d'atteindre ce volume de passagers avant 2040 - surtout si l'on considère notre

---

<sup>8</sup> [France Bleu - Pollution : la qualité de l'air se détériore-t-elle dans le Nord-Pas-de-Calais ?](#)

<sup>9</sup> [\(de\) AIA Tyrol - Interdiction des vols de nuit](#)

<sup>10</sup> [\(en\) Rainsmart Solutions - Les parkings perméables](#)

trajectoire actuelle de limitation du changement climatique et la situation concurrentielle avec Paris, Bruxelles et Charleroi. Le budget régional sera fortement contraint dans les années à venir pour soutenir l'économie dans le cadre du rebondissement de Covid-19. Il est donc peu raisonnable pour nous de soutenir la modernisation de Lille Lesquin alors que de nombreuses questions restent ouvertes concernant la viabilité économique, l'impact environnemental et que la charge financière pour la région des Hauts-de-France n'est pas claire.

Créé par Volt Hauts-de-France

Contact : [info@volthdf.fr](mailto:info@volthdf.fr)

Responsable d'équipe : Sven FRANCK

Contact : [sven.franck@volteuropa.org](mailto:sven.franck@volteuropa.org)