

Aéroport de Lille-Lesquin : les opposants à son agrandissement se structurent

Alors que la crise sanitaire freine le projet, sans le remettre en cause, une douzaine d'associations ont constitué le collectif « NADA » (Non à l'aéroport de Lille-Lesquin), pour avoir une légitimité juridique. Une structure unique qui entend bien interpeller les élus à l'approche des élections régionales.

Virginie Boulet | Publié le 02/05/2021

De qui s'agit-il ?

NADA rassemble France Nature Environnement, Nord Nature Environnement, Entre'lianes, l'Association pour la suppression des pollutions industrielles (ASPI), les Amis de la Terre Nord, le collectif AAA (Alternatiba et ANV COP21 Lille), ATTAC Lille, Virage énergie, Extension Rébellion, Greenpeace, mais aussi des opposants au projet lillois sur la friche Saint-Sauveur. [Au moins une partie de ces associations se sont fait connaître lors d'une manifestation avec banderoles et pancartes devant le terminal, début octobre](#), dans le cadre du mouvement d'origine suédoise « Honte de l'avion ». **Elles ont dit leur opposition aussi à travers des contributions (plus de 400 au total) récoltées lors de la concertation lancée cet automne** par le SMALIM (*), en lien avec les délégataires, Eiffage et Aéroport de Marseille, qui gèrent Lille-Lesquin depuis l'an dernier.

[NADA vient également de relancer sous son nom la pétition lancée il y a six mois contre le projet d'extension](#) et qui a recueilli à ce jour plus de 4 000 signatures. « *Notre constitution en collectif nous permet de bénéficier des services d'une avocate spécialisée en droit public* », précise Constant Motte, du collectif AAA. Car les opposants entendent bien déposer des recours.

Pour un abandon pur et simple

Rappelons que l'aéroport de Lesquin, qui a accueilli 2,2 millions de passagers en 2019, fait l'objet d'un projet d'extension, devant faire passer la jauge à près de quatre millions de voyageurs d'ici 2039. Un programme d'investissement de 100 M € est engagé pour « massifier les flux, mieux gérer leur circulation dans l'enceinte principale, réduire les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances sonores ». Le trafic devrait à terme augmenter de 27 % par an. Hors de question, pour NADA, qui pointe du doigt l'impact de l'aviation sur le réchauffement climatique, et attire l'attention sur les décisions récentes : l'abandon de l'extension de Roissy après celles des aéroports de Barcelone, Copenhague, Bristol et Madrid.

« Néfaste et inutile »

ADA dénonce l'incompatibilité du projet avec les engagements pour la réduction des gaz à effet de serre de la MEL (-45 % en 2030, neutralité carbone en 2050). Plus d'avions, c'est plus de kérosène, et plus de particules fines, qui sont déjà à l'origine de 14 % des décès dans la métropole lilloise. NADA relaie aussi le combat contre la concurrence déloyale de l'aviation, du fait de la non-taxation du kérosène : « *Deux tiers du trafic de Lille-Lesquin est en concurrence avec le train. Un Lille-Lyon en avion fait gagner seulement 1 h 40 par rapport au train mais produit 80 % fois plus de gaz à*

effet de serre ». Le collectif balaie aussi d'un revers de la main l'argument d'un accès à l'avion au plus grand nombre (« *ça reste un transport pour privilégiés* ») et celui de la création de 600 emplois induits : « *Des emplois low cost.* » Enfin, il évoque l'impact sur le trafic routier aux abords de l'aéroport, avec des prévisions d'une hausse de 32 %.

SMALIM : syndicat mixte des aéroports de Lille-Lesquin et de Merville, réunissant la Région, la MEL et la communauté de communes Flandres-Lys.

Déjà une réduction de voilure

Le collectif d'association s'inquiète aussi de la pollution des champs captants, protégés par une réglementation spécifique, sur lequel s'étend le périmètre de l'aéroport (470 hectares). [Mais dans nos colonnes, en février, les gestionnaires rappelaient que pour en tenir compte le projet d'un nouveau parking de 6 hectares a été abandonné](#), de même que l'artificialisation de sols pour accueillir 40 000 m² de bureaux et hôtels.

Par ailleurs, le syndicat mixte et les délégataires avancent prudemment du fait de la crise sanitaire, qui a très fortement ralenti le trafic aérien et induit des nouvelles organisations de travail, alors que le voyage d'affaires représente 30 % du trafic de Lille-Lesquin. **Une demande de permis de construire n'en sera pas moins déposée cet été, et l'enquête préalable est toujours prévue pour la fin de l'année.** Mais de 2023, on est passé à 2025 au plus tôt pour une livraison de l'extension (dans la continuité du bâtiment existant, pour passer de 18 000 à 33 000 m²), sensée répondre à une saturation qui ne devrait pas arriver aussi vite que prévu