

Concertation sur le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin

DU 12 OCTOBRE AU 4 DECEMBRE 2019

EXPRIMEZ-VOUS À TRAVERS CE CAHIER D'ACTEUR

sur les caractéristiques, les enjeux, les impacts du projet de modernisation de l'aéroport de Lille

Union Départementale CGT des syndicats du Nord



CONTACT

Adresse : 254 Boulevard de l'usine CS 20111 59030 Lille Cedex
Téléphone : 0359260630
Site Internet : www.cgt59.fr

UN PROJET BORDE PAR LA DSP

Si la CGT se réjouit d'être invitée à donner un avis sur le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin, nous regrettons que cette concertation n'ait pas été menée par l'autorité délégataire du service public aéroportuaire, le SMALIM. En effet, nombre de sujets à l'ordre du jour de cette concertation sont en réalité bornés par le contrat liant le délégataire à ADL SAS.

DES HYPOTHESES FAUSSES

La crise sanitaire doublée d'une crise économique a marqué la première année de la délégation de service public et nous considérons donc que les hypothèses de développement sur lesquelles reposent le projet de modernisation sont donc fausses. L'annonce du retrait de Hop, filiale d'Air France/KLM, de la plupart des lignes que cette compagnie assurait au départ de Lesquin remet aussi en cause une bonne partie des hypothèses de ce projet. L'enjeu de répondre aux besoins des acteurs économiques de pouvoir faire l'aller/retour dans la journée depuis les principales métropoles française n'est plus assuré.

DES ENJEUX DE SECURITE ET DE CAPACITE MIS DE COTE

L'ambition pour l'activité aéronautique et l'amélioration de l'infrastructure « avion » se limite à la conformité réglementaire. Une augmentation de trafic nécessite de limiter le temps d'occupation des pistes par des véhicules pour des missions annexes mais nécessaires comme la lutte contre le péril animalier par exemple. La création d'un chemin hors des pistes à cet effet est nécessaire.

LA PERENITE DE L'INFRASTRUCTURE NON ASSUREE

L'INVESTISSEMENT SUR L'INFRASTRUCTURE TROP FAIBLE

L'aéroport est un héritage de la seconde guerre mondiale sur lequel peu d'investissements de maintien en état ont été faits au cours des décennies précédentes alors que l'état en avait la propriété. Si l'on rapporte le coût des investissements sur les chaussées aéronautiques à la surface à entretenir, il faudra plus de deux siècles pour assurer une remise en état de l'ensemble des chaussées, nous sommes donc dans un sous-investissement structurel sur ce qui fait de l'aéroport un lieu où les avions peuvent arriver et partir. Certaines chaussées dont la rénovation n'est pas prévue montrent pourtant des faïençages ou des fissures importantes permettant de douter de leur capacité à résister le temps qu'on réunisse les moyens de leur maintien en état.

D'autre part, et toujours à propos des chaussées aéronautiques, ni en piste 08, ni en piste 26, il n'y a d'accès directement possible pour les avions aux seuils de piste. Cela implique donc des remontées fréquentes (qui seront encore plus fréquentes si les types d'avions commerciaux étaient plus nombreux dans la gamme A320/B737 avec le départ de Hop) donc du temps d'occupation de piste et de la perte de capacité qui va à l'encontre de l'ambition de hausse du trafic accueilli. Nous plaidons donc pour une redirection des investissements vers ces besoins.

ACCES A L'AEROPORT : DES AMBITIONS TROP FAIBLES

ACCES ROUTIER

Le dépose-minute est en effet problématique et de nombreux véhicules stationnent aux abords de l'aéroport en attendant de récupérer un passager à l'arrivée souvent à des endroits dangereux. Le temps de gratuité (15 min) des parkings à proximité de l'aéroport n'est pas assez connu, il n'est pas non plus assez long et son dépassement même minime ne doit pas être aussi dissuasif qu'actuellement (on passe de 0 à 2,5€ alors qu'au moins 5 des 15 minutes offertes sont consacrées à se garer puis rejoindre l'aérogare et retour).

ACCES EN TRANSPORTS EN COMMUN

C'est là un des grands manques de l'aéroport, malgré la création d'une ligne de bus métropolitaine, l'accès en transport en commun à l'aéroport reste trop peu fréquent, trop cher (on paye parfois plus cher son billet de navette que son billet d'avion) et trop long. Les documents de concertation ne font pas ressortir de stratégie pour les travailleurs de la zone aéroportuaire et ses abords : aucune démarche de plan de déplacement inter-entreprises entre le gestionnaire d'aéroport, ses sous-traitants, les autres entreprises voisines n'a été engagé alors que le bassin d'emploi en comptant le CRT est énorme au regard de la population de la métropole. Une absence d'autant plus étonnante que le Code des Transports modifié par la Loi d'Orientation des Mobilités et l'avis du CESE sur son avant-projet prévoient expressément la rédaction de ces plans de mobilité. La plupart des salariés de la zone partage en outre une caractéristique qui n'est que très mal prise en compte : les horaires décalés. Il faut favoriser l'augmentation de la part modale des transports en commun des salariés du bassin d'emploi aéroportuaire.

La nécessité d'établir une gare routière dont les destinations visées sont déjà desservies par voie ferroviaire ne nous paraît pas pertinente, loin de là. La possibilité de raccorder l'aéroport aux lignes ferroviaires Lille - Douai et Lille - Valenciennes n'est pas envisagée. La CGT penche pour une simplification de la desserte de l'aéroport depuis les gares avec une fréquence augmentée, des horaires élargis pour permettre une utilisation par les travailleurs du secteur (donc aussi avec une desserte du CRT) et un prix conforme aux transports métropolitains.

Les élus de la métropole au sein du conseil communautaire MEL, ont voté le 28 juin 2019 le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport sur un plan d'investissement de deux milliards sur 15 ans. Nous ne retrouvons pas de lignes de transports qui offriront une desserte attractive vers l'aéroport

Pour la CGT, il est indispensable de développer les modes de transports collectifs, urbains et suburbains, en assurant la complémentarité entre chaque mode, sans mise en concurrence. Les objectifs nationaux de lutte contre le réchauffement climatique nous obligent à proposer une offre de transport plus importante qui sera une vraie alternative de transport collectif destinés à diminuer l'utilisation des transports individuels. Le service public est la seule garantie que l'ensemble des habitants du territoire pourront se déplacer. Enfin, n'oublions pas la question sociale et de l'emploi. Ces éléments ne peuvent servir de variables d'ajustements au profit de la rémunération des actionnaires de groupes privés. Les services publics de transport sont un outil d'aménagement et de développement du territoire : « **sans service public des transports par de territoires structurés** ».

LA QUESTION DU SUPPORT DE DEVELOPPEMENT D'ACTIVITE

QUELS EMPLOIS AERONAUTIQUES DEMAIN ?

Le projet de modernisation et de développement du trafic aérien que vous présentez repose sur une augmentation du trafic low-cost dont nous connaissons la considération très relative pour l'emploi et les conditions de travail. Ces compagnies ont également la réputation de mettre un niveau de pression très importants sur leurs prestataires de service dont le gestionnaire d'aéroport, l'exploitant en escale entre autres... **A trafic égal, moins d'emplois en lien avec l'aéronautique seront générés dans la région avec ce modèle de développement.** Ces compagnies utilisent également massivement des contrats précaires et la volatilité de leurs décisions d'ouvrir et fermer telle ou telle ligne incitent leurs prestataires à faire de même. Le développement de l'aéroport ne peut se faire qu'avec des engagements sur l'emploi.

Par ailleurs, il n'est nullement question dans vos documents de l'adéquation de l'offre de trafic avec les besoins du tissu économique de la zone de chalandise.

OPERATIONS IMMOBILIERES ?

C'est là un des grands flous du projet de modernisation présenté : quelles constructions sur quelles zones pour quel but ? Ces opérations ont-elles nécessairement un lien avec l'aéronautique ? Une recherche de rentabilisation par de l'utilisation nouvelle de foncier pose question surtout lorsque l'attributaire de la délégation de service public est un consortium dominé par un géant du BTP...

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**