

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

## CONCERTATION PREALABLE

### Compte-rendu synthétique de la réunion publique thématique relative aux impacts potentiels du projet du 2 novembre 2020

Réunion publique tenue en ligne

Participants : 87 (hors intervenants)

- 77 participants à l'ouverture
- 87 participants jusqu'à 20h30
- 51 participants connectés à la clôture

#### Intervenants

- Marc-André GENNART, Directeur de l'aéroport de Lille
- Stéphane DANDOY, Aéroport de Lille SAS
- Yves COQUERELLE, Aéroport de Lille SAS
- Laurent BRETON, Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)
- Alexandre CROZAT, Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)
- François-Xavier CADART, Maire de Seclin, Président du SIVOM

**Garant de la concertation**, désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP) : Laurent DEMOLINS

**Modération** : Aurélie PICQUE, Parimage

## Ouverture et introduction de la réunion

### Ouverture de la réunion par François-Xavier CADART, Président du SIVOM<sup>1</sup> et Maire de Seclin

François-Xavier CADART remercie le public de sa disponibilité et de sa présence en ligne pour cette seconde réunion de concertation dédiée aux impacts du projet dans le contexte particulier de crise sanitaire.

---

<sup>1</sup> SIVOM Grand Sud de Lille : Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple regroupant 33 communes du Sud de Lille, dont la compétence porte sur l'aéroport, la mobilité et l'accessibilité.

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Il présente le maître d'ouvrage Aéroport de Lille SAS, groupement composé d'Eiffage Concessions et d'Aéroport Marseille Provence, retenu par le SMALIM dans le cadre d'une délégation de service public en 2019. Il poursuit en expliquant que le maître d'ouvrage s'est lancé dans une concertation préalable volontaire, afin de partager avec le plus grand nombre ce projet de modernisation bien qu'il n'y était pas contraint réglementairement. Il souligne que cette concertation est une étape d'association des citoyen(ne)s au projet.

Enfin, il rappelle que le SIVOM est une cellule de veille sur les nuisances, pour les 33 communes qu'il regroupe. Cette cellule permet de formuler les craintes des communes et des riverains liées au projet de modernisation de l'aéroport, et notamment concernant l'accroissement du trafic. Il souligne que cette concertation permet à chacun de s'exprimer sur les impacts du projet, et que la réunion permettra de formuler les inquiétudes des riverains, afin que Aéroport de Lille SAS puisse y répondre et que la CNDP puisse recenser les préoccupations du public.

## Présentation de la concertation par Marc-André GENNART, Directeur d'Aéroport de Lille SAS (Cf. diaporama joint)

Marc-André GENNART remercie le président du SIVOM d'être présent, et souligne l'importance de maintenir cette concertation durant la crise sanitaire. Il remercie le public présent, ainsi que Laurent BRETON, délégué général l'Aviation Civile Haut-de-France, Alexandre CROZAT, chef du service de la navigation aérienne Nord, Xavier FOUQUART de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer Nord et Jaques PATRIS, Président d'ATMO Hauts-de-France.

Il rappelle que la concertation a été lancée le 12 octobre lors d'une réunion publique, en présence de Laurent DEMOLINS, garant de la concertation, désigné par la CNDP, qui assure l'objectivité du débat et qui sera présent tout au long de la concertation. Il rappelle également les objectifs de la concertation : informer le public et enrichir le projet, avant le dépôt du permis de construire.

Il présente le dispositif de concertation retenu par Aéroport de Lille SAS, et indique les supports d'information mis à la disposition du public ainsi que les modalités de dialogue et de contribution.

Marc-André GENNART souligne la création d'un site internet avec, à ce jour, 2 451 visiteurs, 9 444 connexions et la réception de 29 avis et 49 questions auxquelles Aéroport de Lille SAS répond au fur et à mesure. Il rappelle que la première réunion d'ouverture a accueilli au total 167 participants (présents et en ligne), dont 13 qui sont intervenus. Une rencontre de proximité a été organisée le 24 octobre sur le site de l'aéroport avec une vingtaine d'échanges approfondis et une centaine de dépliants distribués. Lors du live chat du 28 octobre, 53 personnes étaient connectées, dont 12 qui ont posé des questions.

Il signale que la réunion de mi-concertation du 9 novembre et celle dédiée à la desserte de l'aéroport du 24 novembre auront également lieu en ligne à 18h. Enfin, la réunion de clôture du 3 décembre pourrait être reportée, en accord avec le garant, afin de pouvoir la tenir en présentiel et selon l'évolution des mesures sanitaires. Un live chat est également prévu le 17 novembre.

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

## Présentation de son rôle par le garant de la concertation, Laurent DEMOLINS

Laurent DEMOLINS se présente et indique avoir été désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), à la demande d'Aéroport de Lille SAS. La CNDP est une Autorité administrative indépendante qui est chargée de veiller au droit à l'information et à la participation du public, sur les projets d'envergure et qui ont un impact sur l'environnement, et d'au moins 300 millions d'euros. La CNDP veille également à la transparence de l'information donnée par le maître d'ouvrage, à la sincérité de son discours, le but étant d'enrichir le projet et de démocratiser la décision. Les principes reposent sur la transparence du dossier de concertation, la sincérité du maître d'ouvrage, et l'argumentation de tous les publics. Il rappelle que le Maître d'ouvrage pourra adapter le projet au regard des propositions faites par le public, et que le garant n'émet pas d'avis sur le projet.

A l'issue de la concertation, début décembre, le garant établit un bilan qui explique le déroulement de la phase de concertation, les thématiques débattues et le positionnement des différents acteurs. Il sera rendu public.

Enfin, il souligne les efforts faits par ADL pour s'adapter à la situation sanitaire et continuer la concertation. Laurent DEMOLINS précise également que la présence d'un garant de la CNDP n'est pas obligatoire réglementairement dans le cas de ce projet ; elle n'est obligatoire pour les aéroports que lorsqu'il s'agit d'un allongement ou d'une création de piste.

## Présentation générale du projet par le maître d'ouvrage et ses partenaires

**Marc-André GENNART et Stéphane DANDOY, d'Aéroport de Lille SAS, maître d'ouvrage du projet,** présentent le projet et la concertation (cf. diaporama).

## Echanges avec le public sur les caractéristiques générales du projet

Aurélié PICQUE, modératrice, remercie le maître d'ouvrage pour sa présentation et donne la parole au public pour une première partie dédiée aux caractéristiques générales du projet. Au total, 7 participants sont intervenus lors de ce premier temps d'échanges.

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Elle indique que la seconde partie de la réunion sera dédiée aux impacts du projet, et ponctuée d'une intervention de Laurent BRETON et Alexandre CROZAT de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). Enfin, elle explique le fonctionnement de ZOOM notamment pour lever virtuellement la main, et précise qu'elle activera au fur et à mesure les micros des participants afin qu'ils puissent poser leur question et que le maître d'ouvrage y réponde.

Un participant, élu de la commune de Faches-Thumesnil, entame le temps d'échange et s'exprime sur les objectifs du projet. Il rappelle que sa commune a voté une déclaration d'urgence climatique, afin de diviser par deux les émissions de gaz à effet de serre d'ici 20 ans, pour répondre à l'enjeu écologique. Il souligne que l'augmentation de 79% du trafic va à l'encontre des recommandations faites par les scientifiques et des efforts fournis au niveau local pour réduire l'empreinte carbone. Pour lui, le développement du trafic va à l'encontre du plan climat de la MEL, ayant pour objectif de réduire de 45% ses émissions à horizon 2030. Ainsi, il demande au maître d'ouvrage d'expliquer l'impact des compensations prévues par le projet, en sachant que l'augmentation du trafic, à terme, augmentera les émissions carbone.

Marc-André GENNART indique que le maître d'ouvrage est soucieux des émissions de gaz à effet de serre.

Cela repose sur trois piliers, premièrement au niveau de l'aéroport en réduisant les émissions de la plateforme. L'aéroport s'inscrit dans le programme ACA (*Airport Carbon Accreditation*), avec pour objectif d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2027 grâce à la réduction au maximum des émissions sous la responsabilité de l'exploitant et à la compensation des émissions résiduelles.

Deuxièmement, il souligne que l'aéroport n'est pas le seul à générer des gaz à effet de serre, c'est pourquoi l'ambition est de permettre aux voyageurs qui aujourd'hui prennent leur voiture pour se rendre dans des aéroports plus lointains, de prendre l'avion à Lille, réduisant ainsi les émissions de gaz à effet de serre associées. De plus, des actions sont mises en place afin d'augmenter la part modale des transports en commun.

Enfin, le troisième pilier repose sur l'amélioration de la performance énergétique des avions, avec la modernisation des flottes aériennes

Il souligne que le secteur aérien est sensibilisé à l'enjeu de réduction des émissions carbone. Il y a une transformation du secteur, qu'Aéroport de Lille SAS souhaite accompagner.

Enfin, il rappelle que l'aéroport de Lille est un facilitateur de mobilité, service public qui met à disposition de la population un transport aérien en complément du transport ferroviaire. C'est au public de décider du mode de transports qu'il prendra. C'est pourquoi, à la suite de l'identification d'un besoin de moderniser l'aéroport, ce projet a pour objectif d'accompagner une croissance maîtrisée, à savoir, 12% pour les 20 prochaines années.

Yves COQUERELLE souligne que l'évaluation environnementale du projet comportera un bilan exhaustif des émissions de GES. Il précise qu'il détaillera dans la présentation en seconde partie les mesures de réduction et d'évitement qui seraient prises.

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Un participant souligne que sur le site dédié au projet, le maître d'ouvrage ne parle pas d'extension, ni d'agrandissement, alors que dans le premier communiqué de presse d'Eiffage ces termes étaient employés. Il demande si le doublement des capacités d'accueil n'est pas dans les faits un agrandissement, et si l'argumentaire déployé par le maître d'ouvrage n'est pas utilisé afin d'éviter d'entrer en contradiction avec les stratégies bas carbone locales et les préconisations de la Convention citoyenne pour le climat.

Il souligne également que l'accréditation ACA ne prend pas en compte l'impact carbone des avions. Et rappelle que si l'aéroport n'est pas agrandi, par conséquent le trafic aérien n'augmentera pas dans la région. Enfin, il demande si les hypothèses de trafic formulées sont pertinentes au vu du contexte.

Marc-André GENNART remercie l'intervenant, et rappelle qu'effectivement l'objectif premier du projet est la mise en conformité de l'aéroport. Les opérations de mise en conformité doivent avoir lieu dans des délais stricts à horizon 2022 et 2025, afin que l'aéroport puisse continuer d'opérer.

Il rejoint les propos du participant concernant le dimensionnement de l'aéroport. Il souligne qu'Aéroport de Lille SAS n'est pas en capacité d'anticiper la reprise du trafic après la crise, et que le projet de modernisation sera flexible en fonction de cette reprise en 2021 et 2022. Par exemple, il explique que les salles d'embarquement seront adaptées aux besoins en termes de trafic. Néanmoins, il souligne que le projet de rationalisation et de désaturation de l'aérogare devra avoir lieu.

Enfin, Marc-André GENNART rappelle la répartition des émissions de gaz à effet de serre de l'aéroport entre les émissions de la plateforme aéroportuaire, celles du transport des passagers vers l'aéroport, et celles provenant des avions. Ces 3 segments font partie de l'étude GES associée au projet. Concernant les avions, les compagnies travaillent de leur côté à réduire les émissions produites par les appareils. Le maître d'ouvrage agit à son niveau pour réduire l'impact sonore notamment avec la mise en place d'une tarification des nuisances sonores la nuit.

Une participante, habitante de Fretin, prend la parole. Elle pose la question de la mise en place d'un sonomètre dans le couloir aérien par vent d'Est, l'actuel étant en dehors de la zone. Elle demande si le poids des passagers et des bagages ne risque pas d'alourdir les avions et de faire baisser leur altitude. Enfin, elle demande pourquoi les riverains n'ont pas été consultés au préalable lorsque que les trajectoires ont été modifiées, et si une réflexion va s'engager pour réviser ces trajectoires.

Yves COQUERELLE explique que la question des impacts sonores sera abordée dans la présentation faite en seconde partie de cette réunion. En écho aux questions posées lors de la réunion du 12 octobre, Laurent BRETON, et Alexandre CROZAT de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) feront un focus sur les procédures d'évolution des trajectoires.

Il précise que la station de mesure proche du centre de Fretin n'est effectivement plus localisée au bon endroit. Le projet va permettre de renouveler le système de monitoring bruit et trajectoires. L'aéroport de Lille souhaite définir avec les riverains et le SIVOM Grand Sud les nouvelles localisations des stations de mesure. Les consultations devraient débuter en

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

2021, pour une mise en service en 2022. Il ajoute que d'ici 2022, des campagnes de mesures ponctuelles, à la demande des riverains, peuvent être effectuées.

Un riverain s'interroge sur la répartition du trafic sur les différents jours de la semaine et du week-end, ainsi que sur la répartition des heures en journée et la nuit. Il demande si le maître d'ouvrage peut garantir qu'il n'y aura pas de vol de nuit sur une plage horaire spécifique.

De plus, il note que dans le Plan d'Exposition au Bruit (PEB), la commune de Bouvines se situe à la limite de la zone C et D, sachant que la zone D couvre une surface non-urbaine à vocation mixte. Il souhaite savoir quels seront les impacts, dans la zone D, liés à cette identification.

Marc-André GENNART explique que la répartition des vols sur les jours de la semaine restera la même, en notant que le vendredi est le jour le plus chargé. Il n'y aura pas de modulation tarifaire entre les jours de la semaine. En revanche, il indique qu'une modulation tarifaire horaire sera mise en place, et entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021, pour les vols de nuit entre 22h et 6h avec augmentation de 60% du tarif de la redevance atterrissage. De plus, le parking sera gratuit la nuit pour les avions basés.

Il explique également que l'aéroport de Lille n'est pas intéressé par le développement de vols de nuit. Ainsi, il indique avoir refusé la demande d'un vol de nuit par une compagnie aérienne, la semaine précédente, en accord avec Christophe COULON, Président du SMALIM.

Il précise qu'avant les fêtes de Noël, quelques vols-cargo pourraient être programmés de nuit sur les mois de novembre et décembre.

Yves COQUERELLE explique qu'en effet la commune de Bouvines se situe en partie sur la zone C du PEB, et également sur la zone D. Pour la zone D du PEB, il n'y a pas de restriction d'urbanisation, à l'inverse de la zone C : en zone D seule l'information lors d'un acte de vente est obligatoire. Il note également des rapports de populations exposées aux bruits différents, avec 4 400 personnes dans la zone D contre 200 dans la zone C.

Laurent DEMOLINS, garant de la concertation, demande au maître d'ouvrage combien il y a eu de vols de nuit en 2018 et 2019 en masse, et non pas en pourcentage, et le nombre de vols en masse envisagés dans les années à venir. Il souhaite savoir de combien précisément le nombre de vols de nuit pourrait augmenter par rapport à 2018 et 2019.

Marc-André GENNART indique ne pas disposer en séance de ces éléments mais s'engage à les apporter lors de la prochaine réunion publique. Il précise toutefois que l'aéroport a pris l'engagement de ne pas dépasser 7% de vols programmés de nuit jusqu'à 2039.

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Un participant, habitant de Fretin, remercie le maître d'ouvrage de donner la parole au public. Il l'interroge sur son lien avec la société possédant les installations de stockage de carburant sur la commune de Fretin. Il lui demande également s'il a été tenu informé qu'un arrêté préfectoral du 15 juin 2020 demandant une mise à jour de la zone de danger autour de cette activité, s'il possède des informations sur les dangers en question, et si cela concerne le projet de modernisation de l'aéroport.

Yves COQUERELLE explique que le stockage de carburant est exploité par une société tierce en charge de l'avitaillement des aéronefs. Il indique qu'il y a eu un changement d'exploitant il y a quelques années et que cela entraîne vraisemblablement une mise à jour de l'autorisation d'exploiter, mais que cela ne concerne pas le projet de modernisation de l'aéroport.

Un participant, élu de Faches-Thumesnil, aborde le sujet des parkings. Il demande quel sera l'impact des 1 700 places de parking prévues par le projet, et des 3 hectares de développement immobilier, sur les terres en limite des champs captant. Il questionne également la pertinence de cette artificialisation, au vu du contexte, et demande si la création des parkings sera jalonnée dans le temps.

De plus, il souligne que la création de nouvelles places de parking ne répond pas aux enjeux actuels, en prenant exemple sur les supermarchés de Faches-Thumesnil. Il ne pense pas pertinent de reproduire les modes de consommation des années 1990 sur les transports.

Enfin, il exprime son inquiétude sur les vols de nuit et leur impact sanitaire sur les populations alentours, en calculant que 7% de 25 000 vols représente 1 750 vols, donc 5 vols par nuit.

Marc-André GENNART explique que le développement des parkings et du projet immobilier fait partie d'un plan modulaire échelonné sur 20 ans.

Concernant l'artificialisation des sols, il existe une alternative, notamment de construire une part des parkings sur des zones déjà artificialisées pour limiter l'impact. De plus, la création des 1 700 places de parking prévues sera échelonnée en trois phases, et pourrait ne jamais se faire si les modes de transports évoluent. Il rappelle que l'aéroport a pour ambition d'augmenter la part modale des transports en commun de 5% à 17%, et que les quais des cars ont été volontairement surdimensionnés pour aller au-delà des 17% de part modale des transports en commun. Enfin, il explique que l'aéroport communiquera les chiffres précis concernant les vols de nuit lors de la prochaine réunion publique.

Une habitante du quartier Huvet de Fretin et membre de l'association de défense contre les nuisances sonores s'exprime sur les vols de nuit, en prenant l'exemple des survols lors de la nuit du 3 août. Elle souligne que les habitants sont soumis à une nuisance sonore importante, alors que la moyenne est de 45 décibels pour les stations de mesure de Fretin. Au nom de l'association, elle demande la mise en place d'un couvre-feu, comme à Vienne ou à Amsterdam. Elle souhaite que ce couvre-feu soit appliqué de 22h à 7h du matin.



# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

De plus, elle exprime son insatisfaction quant aux mesures de compensations proposées par le maître d'ouvrage, en notant que renouveler le système de bruit n'est pas utile. Elle souhaite également avoir des chiffres précis concernant la modulation horaire et acoustique de la redevance d'atterrissage pour les vols de nuits (combien représente le coût réel de cette mesure pour les compagnies).

Elle demande également le déplacement de la trajectoire par vent d'Est, au-dessus de l'autoroute A23. Elle souhaite un retour à la trajectoire d'avant 2016, et savoir pourquoi elle a été changée. Elle compte entre 130 et 150 habitations dans le quartier d'Huvet - Jonquois, ce qui représente autant d'habitants que dans le centre bourg de Péronne-en-Mélantois. De plus, elle questionne le lien entre le maire de Péronne, Président de la MEL, et les changements de trajectoires effectués en 2016.

Elle rappelle par ailleurs son inquiétude concernant la pollution atmosphérique des villes dans un rayon de 4 kilomètres de l'aéroport, et de l'impact sur la santé des habitants lié notamment au kérosène.

Marc-André GENNART rappelle que l'aéroport de Lille se doit d'être en capacité de répondre aux missions sanitaires, où des avions se posent jour et nuit pour apporter des organes au CHU. Ainsi, l'aéroport doit rester ouvert. Néanmoins, comme il a pu être indiqué précédemment, l'objectif du maître d'ouvrage est de limiter les vols la nuit. En ce qui concerne les nuisances sonores, Marc-André GENNART propose d'aborder ce sujet lors de la seconde partie de la réunion.

## Présentation des impacts du projet

### Présentation de Yves COQUERELLE de l'Aéroport de Lille

(Cf. diaporama)

### Intervention de la Direction Générale de l'Aviation Civile

(Cf. diaporama présenté par Laurent BRETON, Délégué Régional Hauts-de-France Nord et Alexandre CROZAT, Chef du Service de la Navigation Aérienne Nord)

En complément du diaporama, Alexandre CROZAT a expliqué que les procédures RNAV, (procédures basées sur des moyens satellitaires GPS), mises en place en 2016, ont succédé aux anciennes procédures, dites conventionnelles. Ces dernières s'appuyaient sur des moyens de radionavigation au sol (balises), vers laquelle le pilote s'approchait ou dont il s'éloignait, ce qui contraignait les trajectoires. Il souligne que les nouvelles procédures RNAV, permettent d'obtenir des trajectoires plus précises et donc une concentration des flux d'avion sur un faisceau moins large.

Pour répondre à la question sur l'évolution des trajectoires en 2016, il explique que cela repose sur un équilibre entre des intérêts qui peuvent être divergents. C'est tout l'enjeu de la commission consultative de l'environnement (CCE) d'être un lieu de discussion où l'ensemble des demandes,



# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

émises par les communes et les riverains, peuvent être présentées afin de trouver un équilibre et un consensus.

Concernant les trajectoires de départ (et notamment le décollage vers l'Est), en 2014 la DGAC a eu pour mandat d'éviter les centre-bourgs, et cette opération a été réalisée en 2016 avec la mise en place d'un dispositif complet de trajectoires de décollage et d'atterrissage. Il montre, au travers de schémas, qu'avant 2016 les nuisances étaient davantage clairsemées sur le territoire, tandis qu'après la mise en place des procédures RNAV le faisceau s'est resserré et évite désormais les centres-bourg. Néanmoins, il impacte davantage les hameaux placés en-dessous.

Pour répondre à la demande de déplacement de la trajectoire au-dessus de l'autoroute, Alexandre CROZAT explique que c'est techniquement faisable, mais qu'il s'agit de trouver un équilibre avec les autres communes à proximité. En revanche, il indique que faire des trajectoires encore plus précises n'est pour l'instant pas faisable, du fait que tous les avions ne pourraient pas suivre les différents points intermédiaires. De plus, il explique que la proposition de faire décoller les avions dans l'axe de piste est faisable, mais qu'elle pénaliserait davantage les personnes situées sur cet axe, qui subiraient alors les décollages et les atterrissages.

## Echanges avec le public sur les impacts du projet

Lors de ce second temps d'échanges, 8 participants ont pris la parole.

Une participante remercie le maître d'ouvrage de donner la parole au public. Elle s'interroge sur la substitution de l'avion par le train, et demande quelle est la valeur ajoutée de l'ouverture de nouvelles destinations alors qu'un train Lille-Roissy existe, et si l'adaptation de l'offre ferroviaire n'est pas une alternative envisageable. Elle demande également si l'aéroport de Lille a prévu de supprimer les vols intérieurs vers des destinations accessibles en train, comme le préconise la Convention citoyenne pour le climat. Enfin, elle interroge le maître d'ouvrage quant à l'impact économique réel d'un aéroport sur le développement d'une région, et souhaite savoir si des études existent, et si oui ce qu'elles révèlent.

Marc-André GENNART confirme que l'aéroport de Lille n'a pas pour ambition de créer des vols long-courriers, l'aéroport de Roissy étant compétent dans ce domaine. Il rappelle que l'objectif n'est pas de concurrencer le train, ni l'aéroport Charles de Gaulle, mais de répondre à une demande publique de service de transport complémentaire.

Il explique que les vols au départ de Lille ne desservent que des destinations à plus de 4h de train, hormis Lyon qui fait figure d'exception. De fait, la ville de Lyon, reliée par la compagnie Hop, est un hub<sup>2</sup> aéroportuaire qui dessert d'autres grandes villes d'Europe.

---

<sup>2</sup> Plateforme d'échange

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Enfin, concernant les études économiques, il indique que selon les premières études, la réalisation du projet permettrait de créer 600 emplois supplémentaires. Plus largement, en s'appuyant sur les études faites dans d'autres aéroports régionaux, on constate que pour un million de passagers supplémentaires, 1 000 emplois directs et indirects sont créés.

Une participante, Maire adjointe de Fretin et membre du SIVOM Grand Sud indique vouloir également qu'un couvre-feu soit instauré la nuit. De plus, elle fait part de ses inquiétudes concernant l'augmentation du trafic d'environ 20%, qui pour une commune comme Fretin aura des impacts conséquents, notamment sanitaires.

De plus, elle explique que lors du vote de la nouvelle procédure RNAV par l'ensemble des communes du SIVOM Grand Sud, il était convenu que les avions devaient décoller et prendre de la hauteur le plus rapidement possible pour entamer leur virage au plus loin des habitations afin de réduire l'impact. Elle se demande où en sont les procédures, car à l'origine, en 2016, la commune de Fretin a connu une période de baisse de l'impact sonore, en partie car les avions volaient plus haut et plus loin derrière la voie ferrée et vers l'autoroute. Néanmoins, quelques mois après, à la suite d'une CCE où les élus de Fretin n'étaient pas présents, la trajectoire a de nouveau été décalée sur Fretin alors que seulement une quinzaine de personnes était impactée à Péronne. Elle questionne donc l'équilibre trouvé lors de la CCE car plusieurs centaines de maisons sont désormais impactées. Elle demande si de nouvelles procédures sont envisagées au vu de l'augmentation du trafic à venir.

Alexandre CROZAT, de la Direction Générale de l'Aviation Civile, explique qu'en 2016 la nouvelle procédure RNAV a été mise en place. Néanmoins, il a été constaté dès les premiers mois que les trajectoires étaient décalées vers l'Est par rapport au mandat initial qui avait été donné par la CCE en 2014 (éviter les centre-bourgs). Le tracé donné par le mandat devait ainsi être situé à mi-chemin entre l'autoroute et la voie ferrée. Lors de la mise en œuvre en 2016, les trajectoires effectivement suivies par les avions étaient décalées sur l'autoroute mais débordait et survolait Louvil, Péronne-en-Mélantois, et le centre-bourg de Genech. Il confirme que lors de cette période, l'ancien exploitant a noté une baisse des plaintes des riverains de Fretin, mais une forte augmentation des plaintes à l'Est de l'autoroute. En CCE, il a été demandé à la DGAC de revenir sur le mandat initial et de réviser la trajectoire.

Alexandre CROZAT rappelle que la DGAC est ouverte à la discussion concernant les trajectoires. La DGAC a conscience des nuisances sonores perçues par les habitants de Fretin, et tente de les réduire au maximum. Il propose à la participante de se rendre à la CCE où elle pourra présenter, en séance publique, ces éléments. Il confirme que des études sont d'ores et déjà en cours concernant la procédure de décollage face à l'Est. Il explique que si une procédure au-dessus de l'autoroute est proposée, elle sera soumise à l'avis de la CCE avant de pouvoir être mise en application. De fait, la problématique principale, en termes de navigation aérienne, est de s'assurer de la sécurité des vols avec la prise en compte de l'environnement autant que possible.

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

De plus, il souligne que deux types de procédures de réduction du bruit peuvent s'appliquer selon l'urbanisation autour d'un aéroport. La première consiste à faire voler les avions à moteur réduit à basse altitude assez longtemps, et la seconde consiste à faire monter en altitude les avions le plus rapidement possible avec les moteurs poussés au maximum. La seconde option a été choisie en 2012. Dans les procédures, la DGAC demande un minimum de pente de montée, et le constat est qu'aujourd'hui les compagnies aériennes détenant des flottes récentes d'avions vont au-delà de cette pente minimum. Il souligne également, qu'au niveau de la montée initiale, la DGAC est attentive à toutes les nouvelles mesures qui pourraient être imposées à un avion. Cette procédure pourra faire l'objet d'un échange à la prochaine CCE.

Une participante, élue de Villeneuve d'Ascq, s'exprime sur la tarification des vols de nuit proposée par l'aéroport, en demandant au maître d'ouvrage si cela a été mis en place dans d'autres aéroports, et quels en sont les résultats. Elle questionne également l'impact financier pour l'aéroport.

De plus, elle interroge le maître d'ouvrage sur la desserte en transport en commun, en notant que l'ambition d'augmenter la part modale de 5% à 17% ne pourra pas amortir une augmentation de 78% du nombre de passagers. Elle attend un retour chiffré du maître d'ouvrage sur la différence entre l'augmentation du nombre de passagers, et l'augmentation de la part modale en comparaison.

Enfin, elle questionne le maître d'ouvrage sur son objectif en matière de neutralité carbone, en rappelant que l'accréditation ACA ne concerne qu'une partie des émissions de gaz à effet de serre, et ne couvre pas les émissions produites par les avions.

Marc-André GENNART, confirme que la mise en place de la tarification de nuit impacte matériellement les compagnies, et que l'aéroport de Lille, en taxant à 60%, va au-delà de ce qui peut être constaté sur d'autres aéroports, ce qui rend la comparaison difficile. D'autre part, il explique que financièrement, les mesures tarifaires mises en place pour inciter à la réduction des vols de nuit représentent un coût supplémentaire pour la plateforme aéroportuaire, sachant que les montants collectés via la hausse de la redevance d'atterrissage ne compensent pas la diminution des redevances liées au parking avions gratuit.

Concernant la desserte de l'aéroport, et la comparaison chiffrée attendue, il prend note de la question qui sera traitée lors de la réunion publique dédiée à la desserte de l'aéroport, le 24 novembre. De plus, il rappelle qu'Aéroport de Lille SAS a pris des engagements avec des actions précises, qui seront complétées par celles engagées par la MEL et la Région Hauts-de-France.

Enfin, concernant l'objectif de neutralité carbone, il rappelle que la plateforme, l'accessibilité et les compagnies se partagent les émissions. L'aéroport met en place des mesures pour réduire ses propres émissions, et les compagnies aériennes travaillent également sur des plans de réduction des gaz à effet de serre.

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Yves COQUERELLE, ajoute que l'aéroport vise le niveau 3+ de l'accréditation ACA en 2027. Cela passe par différentes étapes, à commencer par le niveau 1 qui consiste à agir sur les émissions sur lesquelles la plateforme a un contrôle direct ; cela concerne les SCOPE 1 et 2 du protocole gaz à effet de serre. Le niveau 2 conduit l'aéroport à s'engager à définir ses objectifs de réductions et à veiller à leur atteinte, ceci étant vérifié par un organisme tiers spécialisé. Le niveau 3 est atteint lorsque les sociétés tierces travaillant sur le site, ainsi que les exploitants aériens, sont associées dans la démarche. Le niveau 3+ concerne toutes ses étapes précédentes cumulées, auxquelles sont ajoutées la réduction au maximum des émissions sous la responsabilité directe de l'exploitant de l'aéroport et la compensation des émissions résiduelles.

Laurent DEMOLINS, garant de la concertation, demande la date de la prochaine CCE. D'autre part, il incite le maître d'ouvrage, pour la tarification des vols de nuits, et de manière générale, à raisonner en masse plutôt qu'en pourcentage, afin d'identifier le coût réel que représente l'augmentation de 60% du tarif de la redevance atterrissage pour les compagnies aériennes.

Laurent BRETON, de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), indique que la prochaine réunion pourrait se tenir en décembre, sous réserve que le contexte sanitaire le permette. Il précise aussi que la période de réserve des élections départementales et régionales de mars empêchera la tenue de la réunion au premier semestre 2021, excepté en janvier. Des réflexions sont en cours pour tenir la CCE en distanciel.

De plus, il revient sur la problématique des trajectoires vers l'Est, et l'impact qu'a eu la mise en place de la procédure RNAV. Il explique que le faisceau de décollage était plus large avant la mise en place de cette procédure, générant des réclamations de Fretin à Péronne. Ce faisceau s'est resserré grâce aux trajectoires GPS ; en revanche, cela concentre davantage les nuisances sur un secteur. Il souligne que le retour d'expérience acquis amène les services de l'Aviation Civile à travailler sur de nouvelles trajectoires. Il indique que la DGAC est en contact avec le Secrétaire Général adjoint de la Préfecture, qui est ouvert à la réalisation de nouvelles études sur les trajectoires de départ de la partie Est. Il note que c'est le côté qui pose le plus problème et génère le plus de réclamations.

Il ajoute que, concernant la réduction du faisceau de trajectoires, même en le faisant passer au-dessus de l'autoroute, celui-ci mesurant 500 mètres de largeur, il débordera de la structure autoroutière faisant 30 à 40 mètres de large. Ainsi, un travail sera engagé au sein de la CCE, potentiellement au sein d'un comité permanent.

Une habitante de Lesquin demande les adaptations prévues pour fluidifier l'accès routier à l'aéroport, à la ville de Lesquin, et aux entrées et sortie de l'A1. Elle note que c'est un secteur saturé par l'activité du CRT.

Elle questionne le projet immobilier prévu dans le cadre du projet, en demandant s'il a vocation à desservir des besoins de services ou de logistique de l'aéroport, ou si l'objectif est de créer des nouvelles surfaces immobilières d'entreprises qui engendreraient davantage de trafic.

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Stéphane DANDOY explique que des études de trafic sont en cours pour évaluer l'impact de l'aéroport sur la desserte et sur la congestion de l'autoroute A1, et l'impact de Lil'Aéroparc sur le même axe. Il souligne que la réunion publique du 24 novembre, consacrée à la desserte, sera l'occasion d'aborder ces sujets plus en détails.

Concernant le projet immobilier, il rappelle que celui-ci est au stade de potentialité, d'identification de ce qui est faisable et des conséquences. Il souligne que l'opportunité de créer un hôtel a été considérée, en notant que ce n'est pas une opportunité à court terme, mais que ça pourrait l'être en 2030 ou en 2035.

Marc-André GENNART revient sur la tarification des vols de nuit. Il souligne qu'il reviendra avec des exemples concrets par type d'avion, notamment des B737 et A320 utilisés par les compagnies aériennes présentes sur la plateforme. Il estime que cette taxe entraînerait des frais de plusieurs centaines d'euros en plus, par atterrissage modulables selon la taille et le modèle des avions.

Un habitant de Houplin-Ancoisne remercie le maître d'ouvrage de donner la parole au public et demande à avoir des informations sur les couloirs aériens et les zones de bruit. Il explique qu'au-dessus de sa commune, théoriquement en dehors de ces zones, des passages d'avions sont fréquents. Il demande si c'est une trajectoire normale, ponctuelle ou liée à un problème de cartographie.

Alexandre CROZAT de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), indique que d'une part, en théorie, les trajectoires mises en place peuvent être déviées dans 3 situations : 1/ si un avion demande à partir vers le Nord, 2/ lors d'un évitement météo, 3/ lorsque deux avions ont des trajectoires trop proches en termes de sécurité. D'autre part, en pratique, l'aéroport de Lille et la DGAC vérifient avec un signalement radar, voire l'écoute de bande audio, pour comprendre la raison de cette déviation de trajectoire.

Yves COQUERELLE montre, sur la base d'une carte relative aux procédures de décollages, qu'Houplin-Ancoisne est concernée par les appareils au décollage, qui par la suite entament leur virage pour aller vers le Sud. En se basant sur ce schéma, l'aéroport de Lille et la DGAC peuvent confirmer si la trajectoire est conforme, selon le signalement et la procédure.

Un participant souhaite revenir sur l'impact des émissions de gaz à effet de serre mondiales liées à l'aviation. Il explique que les 2 ou 3% des émissions produites par l'aviation, sur le total des émissions de gaz à effet de serre, ne prennent en compte que le dioxyde de carbone. Selon lui, en réalité il faut prendre en compte les oxydes d'azote et la vapeur d'eau relâchée en haute altitude. Avec cette prise en compte, la part de l'aérien dans les émissions de gaz à effet de serre mondiales serait de 5%. Il souligne également que 80% de la population mondiale n'a jamais pris l'avion, et que 5% des émissions sont provoqués par les populations les plus aisées.

Il ajoute qu'au vu du contexte de crise sanitaire d'une part, sachant qu'Aéroport de Paris a récemment déclaré que le trafic aérien ne retrouverait son niveau qu'entre 2024 et 2027, et la crise climatique d'autre part, et sachant que la France prévoit la neutralité carbone en 2050, il est probable que des mesures soient prises dans le futur pour réduire le trafic aérien. Il interroge le maître d'ouvrage sur la pertinence de l'hypothèse d'une augmentation de 3% du trafic par an jusque 2039.

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Un autre participant s'adresse au garant de la concertation. Il rappelle que pour que la consultation des citoyens soit constructive, l'information délivrée par le maître d'ouvrage doit être honnête et transparente. Il demande au garant pourquoi, à ce stade du projet, il n'est pas possible d'avoir des données précises sur l'impact environnemental du projet, et si le débat est éclairant sans ces données.

De plus, il souligne que le maître d'ouvrage met en avant la démarche ACA3+, et déplore le fait que cette étude ne prenne pas en compte le SCOPE 3 représentant la part la plus significative des émissions.

Enfin, il s'exprime quant à l'ambition du secteur aérien qui prévoit une croissance neutre en carbone, et demande si une présentation des actions concrètes prévues par le projet aura lieu. Pour exemple, il souligne que le projet est prévu d'être HQE, ce qui n'est pas un gage de réduction des émissions de gaz à effet de serre selon lui. Il souligne que le photovoltaïque n'a pas un cycle de vie neutre.

Une autre participante souhaite s'exprimer sur l'impact carbone du projet, en notant que les projections d'augmentation du trafic semblent incompatibles avec les plans locaux et nationaux de réduction des émissions carbone. De plus, elle souligne que lors de la réunion, les liens entre l'aéroport et Lil'Aéroparc ont été peu abordés, ainsi que la fonction de Fret de l'aéroport, pourtant citée au début de la présentation. Elle souhaiterait avoir des données sur le trafic lié au Fret, et l'impact sur le réseau routier.

Concernant l'artificialisation des sols, elle note que 17 hectares représentent l'équivalent d'une deuxième piste de décollage, et que ceux-ci se trouvent à proximité des champs captant de la nappe de craie. Elle souligne qu'ils sont pourtant protégés et que tous les projets de construction aux abords des champs captant ont été arrêtés par le préfet, à l'exemple du projet de construction d'un échangeur à Templemars, stoppé car il était situé à proximité d'un champ captant. Elle demande comment l'aéroport de Lille a pu contourner cette réglementation sachant que tous les autres projets s'y sont conformés.

Laurent DEMOLINS, garant de la concertation, rappelle que ce projet est au stade de la concertation préalable, et que l'étude d'impact sera menée ultérieurement. L'autorité environnementale (AE) analysera cette étude d'impact et délivrera un avis.

De plus, il clarifie son rôle en rappelant qu'il doit s'assurer que le public peut poser des questions, ce qui est le cas, mais qu'il n'a pas vocation à analyser le fond du projet, contrairement à l'Ae qui le fera le moment venu. Enfin, il recommande à l'intervenant de poser des questions sur le site internet dédié à la concertation, auxquelles le maître d'ouvrage répondra et qui seront prises en compte.

Marc-André GENNART rappelle que, concernant les émissions de gaz à effet de serre, une série d'initiatives, reprises dans le projet, auront un impact réel et matériel en ligne avec les politiques générales en vigueur. Il souligne que l'Autorité Environnementale émettra un avis sur la pertinence des actions prévues par le maître d'ouvrage.

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Concernant le projet Lil'Aéroparc porté par la CCI, il explique que des discussions ont lieu entre les deux maîtres d'ouvrages. Il rappelle qu'il s'agit d'objectifs parallèles, à savoir développer des activités en lien avec l'aéroport.

Marc-André GENNART indique que le développement du Fret ne fait pas partie de la stratégie de l'aéroport. La croissance d'activité de Fret n'est pas prévue. Il explique que l'aéroport a récemment empêché un opérateur de Fret de développer son activité sur la plateforme. Il indique que des chiffres exacts concernant les mouvements d'avions effectués seront donnés lors des prochaines réunions publiques.

Enfin, concernant les 17 hectares d'artificialisation, il rappelle que le projet doit permettre d'effectuer une mise aux normes de l'aéroport liée en partie à une contrainte de sureté, notamment pour le chemin de ronde, et les accotements. De plus, il souligne que l'utilisation de matériaux drainants sera étudiée pour limiter l'impact. Enfin, il rappelle que la création des parkings se fera en 3 phases modulées par la reprise du trafic.

## Conclusion

Laurent DEMOLINS, garant de la concertation, retient la prégnance de l'enjeu des émissions des gaz à effet de serre, mais également de la problématique des nuisances sonores. Sur les trajectoires aériennes, il note la prise en compte des demandes à la prochaine CCE, et le volontarisme de la DGAC. Concernant la tarification des vols de nuits, il demande au directeur d'Aéroport de Lille SAS d'apporter des éclaircissements chiffrés, en masse et non pas en pourcentage. Il souhaite également que le maître d'ouvrage communique ces chiffres en nombre de vols par année, et non pas par semaine, car les vols ne sont pas toujours répartis de manière homogène sur l'année.

Concernant la demande de plusieurs participants de mettre en place un couvre-feu pour les vols commerciaux, le maître d'ouvrage devra donner son avis sur la pertinence de cette mesure, et justifier sa réponse, qu'elle soit négative ou positive.

Enfin, il salue les efforts du maître d'ouvrage pour tenir cette réunion et poursuivre la concertation, malgré le contexte sanitaire. Il note la qualité de la réunion, à la fois en termes de questions posées et de réponses apportées. Il se réjouit également le ton posé des échanges, de part et d'autre.

Aurélié PICQUE remercie le garant et les participants de leur présence à cette réunion en ligne. Elle rappelle qu'une réunion de mi-concertation aura lieu lundi 9 novembre pour faire un premier bilan de la concertation. Celle-ci se tiendra à nouveau en ligne et le lien sera publié sur le site internet dédié à la concertation.