

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

CONCERTATION PREALABLE

Compte-rendu synthétique de la réunion publique de mi-concertation du 9 novembre 2020

Réunion publique tenue en ligne

Participants : 46 (sans compter les intervenants et partenaires)

- 39 participants connectés à l'ouverture
- 46 participants connectés pendant le temps de la réunion
- 24 participants connectés à la clôture

Intervenants

- Marc-André GENNART, Directeur d'Aéroport de Lille SAS
- Éric VANDAMME, Aéroport de Lille SAS
- Yves COQUERELLE, Aéroport de Lille SAS
- Stéphane DANDOY, Aéroport de Lille SAS
- Christophe COULON, Président du Syndicat Mixte des Aéroports de Lille et de Merville (SMALIM) et Vice-président de la Région Hauts-de-France
- Laurent BRETON, Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

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 Christophe COULON, Président du SMALIM, Vice-président de la Région Hauts-de-France

Christophe COULON remercie toutes les personnes présentes en ligne, en rappelant que ce format particulier est lié au contexte de crise sanitaire. Il souligne que cette réunion a lieu dans le cadre d'une concertation préalable organisée par l'exploitant Aéroport de Lille SAS.

Christophe COULON rappelle que le projet de modernisation a été souhaité conjointement par le Conseil Régional et la Métropole de Lille. Cette volonté est issue du constat que la plateforme aéroportuaire de Lille, construite il y a plus de 25 ans, a atteint ses limites en termes de capacité et de qualité de service aux usagers.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Il souligne, que dans ce contexte de crise sanitaire, avoir une structure capacitaire est nécessaire pour assurer la distanciation sociale entre les passagers. En effet, même si un vaccin contre la Covid-19 est déployé, des années de vigilance sanitaire sont à anticiper dès à présent.

Ainsi, le projet de modernisation des infrastructures de l'aéroport de Lille est lié d'une part à l'augmentation du nombre de passagers, et d'autre part aux préconisations de sécurité. Ce projet répond à un appel d'offre lancé début 2019, à l'issue duquel le SMALIM a retenu un groupement composé d'Eiffage Concessions et d'Aéroport Marseille Provence. Ce choix repose sur la capacité du maître d'ouvrage à mener à bien le projet de modernisation et les propositions faites, telles que la possibilité de mettre en œuvre l'infrastructure dans un délai court. De plus, il souligne que la modularité du projet a été déterminante dans le choix du SMALIM. Cette modularité permet d'avoir un projet et une infrastructure flexible, ayant vocation à s'adapter au flux naturel de passagers à un horizon de 20 ans.

Christophe COULON souligne que le SMALIM souhaite avant tout moderniser le cœur de l'infrastructure. L'objectif n'est pas d'intensifier le nombre de passagers mais d'accompagner la croissance naturelle, modérée et maîtrisée de l'aéroport.

Il rappelle que, depuis 10 ans, l'avion a trouvé une place de plus en plus importante en tant que mode de déplacement, tant pour des impératifs familiaux que professionnels. Il souligne que la croissance naturelle des passagers visible à l'aéroport de Lille l'est également dans d'autres aéroports régionaux. Il indique que la stratégie du SMALIM n'est pas de développer l'aérien, mais d'offrir un service public de transport complémentaire à la fois du transport ferroviaire et des plateformes aéroportuaires internationales. Il souligne que l'aéroport de Lille offre 3 types de services : touristique à destination des familles, domestique en complément de l'offre ferroviaire, et économique, principalement pour les entreprises. Ce dernier participe au dynamisme économique de la région Hauts-de-France, avec la présence au sein de la MEL de grandes entreprises françaises, européennes, voire mondiales, utilisant ce service pour circuler dans le sud de la France, et bientôt vers l'Europe, notamment à l'Est ou au nord du Royaume-Uni. Ainsi, ce projet permettra à l'aéroport, dans l'avenir, d'éviter la dégradation d'un service public.

La présente concertation est l'occasion de débattre de nombreux sujets, notamment de l'impact de l'aéroport sur son environnement immédiat, à savoir : les nuisances sonores, l'emploi, etc. Il précise que cette concertation a été engagée par le maître d'ouvrage de façon volontaire. Elle répond à la volonté partagée du SMALIM et d'Aéroport de Lille SAS d'élaborer ce projet avec le public en amont de l'enquête publique. Il souligne que jusque-là, la concertation préalable atteint ces objectifs, et que la réunion de ce soir va permettre de continuer d'avancer.

Enfin, il remercie le garant de la concertation, Laurent DEMOLINS, d'être présent, ainsi que Laurent BRETON de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC).

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Présentation du déroulement de la réunion

Aurélié PICQUE, modératrice de la réunion. Elle rappelle que cette réunion est la seconde qui se tient en ligne, et que tout sera à nouveau mis en œuvre pour permettre au public de s'exprimer et de contribuer au projet. Elle présente le programme de la réunion, qui se déroule en deux étapes : un premier temps avec une présentation générale du projet par le maître d'ouvrage, suivi d'un temps d'échange avec le public ; et un second temps de présentation par le maître d'ouvrage qui fera un bilan de la concertation à ce stade. Elle rappelle que le public peut lever la main pour poser des questions, et qu'elle donnera la parole aux participants au fur et à mesure. Elle précise que les micros sont coupés, afin que tout le monde puisse intervenir chacun son tour.

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

Marc-André GENNART remercie toutes les personnes présentes à la réunion. Il explique que ce temps d'échange sera à nouveau l'occasion d'échanger avec toutes les personnes impliquées de près ou de loin dans les activités aéroportuaires.

Il rappelle que la concertation a débuté le 12 octobre sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP à la demande du maître d'ouvrage, Laurent DEMOLINS. Cette concertation permet d'informer le public avant de lancer le processus d'instruction du permis de construire, mais également d'enrichir le projet au travers des différents avis, questions, et opinions. La réflexion collective pourrait, à terme, faire évoluer le projet en tenant compte des différentes contributions. Il souligne que l'objet de la seconde partie de la réunion est de passer en revue toutes les questions soulevées par le public, et d'y apporter des réponses. Ce sera également l'occasion de présenter le reste du dispositif de concertation jusqu'au 3 décembre, date à laquelle devrait se tenir la dernière réunion publique en présentiel. Il explique que s'il n'est pas possible de tenir cette réunion en présentiel, la date pourrait être modifiée.

Il présente également les différentes modalités d'information, à savoir : le dossier de concertation disponible sur le site internet <https://www.modernisons-aeroportdelille.fr> où se trouvent également les réponses apportées aux premières questions et avis émis par le public. Ces questions permettent de suivre le fil des débats tenus lors des précédentes réunions. Un dépliant d'information et une affiche sont également disponibles.

Concernant les modalités de dialogue et d'expression, il rappelle qu'une réunion dédiée à la desserte de l'aéroport se tiendra en ligne le 24 novembre, lors de laquelle seront présents le Vice-Président de la Région et des représentants de la MEL pour alimenter le débat. Par ailleurs, une réunion de clôture se tiendra le 3 décembre, ainsi qu'un second live chat le 17 novembre. Enfin, il souligne que le public a la possibilité de déposer des questions et des avis sur le site internet.

Marc-André GENNART rappelle que le projet de modernisation est flexible, différents scénarios et alternatives étant envisagés. Il précise que les enveloppes de financement dépendront de l'évolution

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

de la pandémie et de la reprise du trafic. Les décisions prises seront ajustées, et l'information sera transmise au public.

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

(Cf. diaporama joint)

Laurent DEMOLINS rappelle que la Commission nationale du débat public (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. Son rôle de garant est de s'assurer que le public soit bien informé, qu'il puisse poser des questions, et que le maître d'ouvrage apporte des réponses. Enfin, il s'assure que le public puisse apporter des propositions pour améliorer le projet.

A l'issue de la concertation, il rendra un bilan qui sera joint à l'enquête publique. Ce bilan reprendra le déroulé de la concertation et des propositions qui ont été émises. Par la suite, le maître d'ouvrage aura deux mois pour répondre à ce bilan.

Enfin, il rappelle que les principes de la concertation reposent sur la transparence du dossier de concertation, la sincérité du maître d'ouvrage, et l'argumentation de tous les publics. Pour finir, il attire l'attention du public sur la qualité du site internet mis en place par le maître d'ouvrage, au sein duquel se trouvent dès à présent des réponses aux questions déjà posées par le public.

Présentation générale du projet par le maître d'ouvrage

Marc-André GENNART, Eric VANDAMME et Yves COQUERELLE, 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

Aurélien PICQUE ouvre le temps d'échange avec le public. Elle souligne que les questions seront prises par groupe, et indique la procédure Zoom pour prendre la parole (cf. tutoriel en ligne).

Une première participante, de l'« Association de Défense contre les Nuisances Aériennes » (ADNA) de l'aéroport de Lille-Lesquin, revient sur les nuisances sonores et les mesures mises en place par le maître d'ouvrage. Concernant la redevance aérienne, augmentée de 60% pour les vols de nuits, elle considère que les compagnies aériennes ne devraient pas avoir de difficultés à payer la taxe proposée par cette mesure incitative. De plus, elle demande au maître d'ouvrage si cette taxe est dégressive au cours des années (30% la deuxième année, 15% la troisième année, etc.)

Elle souligne également que le renouvellement du système de mesure des nuisances est, avant tout, un diagnostic du nombre de décibels. Les moyennes proposées par le maître d'ouvrage devraient être

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

exprimées en décibels afin d'avoir une idée plus concrète des nuisances. Elle prend l'exemple du 4 août à 6h du matin, où un Boeing 737 est passé à 77 décibels au-dessus de sa maison.

Concernant le nombre de passages d'avions par nuit, elle considère que pour les habitants, ce sont 30 avions qui survolent leurs maisons (jour et nuit). Elle explique qu'à partir de 6h du matin les avions sont comptabilisés en journée, alors qu'à cette heure-là, notamment le week-end, les habitants dorment. Elle demande au maître d'ouvrage d'expliquer comment sont définis les horaires de jour et de nuit.

Enfin, elle se dit inquiète de l'augmentation prévue de 78% du nombre de vols de 2019 à 2039, considérant que de 2009 à 2019 le nombre de vols a déjà augmenté de 27%. De plus, elle souligne que la trajectoire des vols passant au-dessus de l'A23 ne dérangeait presque personne, alors que la trajectoire décidée en CCE, appliquée depuis 2016, impacte 130 maisons pour le quartier d'Huvet. Elle note qu'à l'époque il y avait 800 habitants à Péronne, alors qu'à Fretin et Bonnance il y avait plus de 800 habitants, et ne comprend pas pourquoi la CCE a demandé à éviter le centre-bourg de Péronne.

Un second participant indique qu'une pétition va être montée par le collectif « Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin ». Il s'exprime sur l'impact du projet sur la qualité de l'air, et en termes de santé. Il rappelle que les émissions de dioxyde de carbone et de dioxyde d'azote sont toxiques pour les poumons et que le monoxyde de carbone intoxique le sang. Il cite également la pollution de l'air au dioxyde de soufre et les particules fines. Enfin, il juge que des particules de pneu impactent les terres agricoles et les zones de captage d'eau. Ainsi, il demande au maître d'ouvrage quel sera l'impact du projet sur la qualité de l'air de la MEL, en soulignant que de nombreux pics de pollution sont déjà répertoriés chaque année.

Un autre participant, du collectif « Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin ». Il souligne qu'en plus de la crise sanitaire, il faut aussi mentionner la crise climatique. Il rappelle que la Convention Citoyenne pour le Climat a formulé une proposition interdisant l'agrandissement et l'extension des aéroports. Or, il considère que le projet de modernisation est en fait un projet d'agrandissement.

Marc-André GENNART revient sur les différentes mesures prises en termes d'impact sonore : en premier lieu, l'augmentation de 60% de la taxe au décollage et à l'atterrissage des avions la nuit sera valable tous les ans et n'est pas dégressive dans le temps. Il explique que cette taxe a été proposée dès la réponse formulée par Aéroport de Lille SAS à l'appel d'offre. Ainsi, elle s'appliquera dès le 1^{er} janvier 2021, puis restera identique voire augmentera dans les années à venir. Il souligne qu'il ne faut pas confondre cette mesure avec une autre mesure incitative qui concerne les compagnies aériennes lors de l'ouverture d'une nouvelle ligne. En effet, lorsqu'une compagnie ouvre une ligne, les mesures incitatives proposées par l'aéroport la première année sont ensuite décroissantes dans le temps.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Il souligne que la définition des périodes jour/nuit (de 22h à 6h), répondent à un standard européen. Néanmoins, il entend que les nuisances sonores provoquées par une trentaine d'avions par jour peuvent être aussi difficiles à vivre pour les riverains.

Enfin, il revient sur l'augmentation du nombre de vols et du nombre de passagers. Il souligne la distinction entre l'augmentation naturelle anticipée de 17% (et non 78%) du nombre de vols commerciaux sur les vingt prochaines années (2019-2039), et celle de 27% qui a eu lieu les dix dernières années (2009-2019). Cette augmentation concerne le nombre d'avions, pas le nombre de passagers. Il rappelle que ces dix dernières années (2009-2019), le nombre de passagers a augmenté de 91%, et que d'ici vingt ans le nombre de passagers devrait, lui, augmenter de 78% (2019-2039). Concrètement on est passé de 1,15 million de passagers à 2,19 million de passagers de 2009 à 2019, et selon les estimations, on attendrait les 3,9 millions de passagers en 2039. En nombre de mouvements d'avions par an, on est passé de 16 692 à 21 139 mouvements d'avions commerciaux de 2009 à 2019, et de 2019 à 2039 le nombre de mouvements d'avions commerciaux passera à 24 729.

Laurent BRETON revient sur les nuisances sonores et les trajectoires, notamment sur la trajectoire qui pourrait passer au-dessus de l'A23. Il explique que lors de la CCE de 2014, la décision de modifier la trajectoire a été prise dans le cadre de la mise en place d'un nouveau système de trajectoire RNAV. Ce système a introduit une procédure satellitaire qui guide l'avion en pilotage automatique. Il s'agissait d'une mise aux normes internationales nécessaires. Un nouveau faisceau de trajectoire, plus fin, a été mis en place. La largeur du faisceau est de 500 mètres. La trajectoire des avions peut varier selon les conditions de vols (force du vent ou température) ou la typologie des appareils (poids). Ainsi, par rapport aux infrastructures de l'A23, larges d'environ 40 mètres, le tracé déborderait.

De plus, en 2014, le mandat donné par la CCE était de ne pas passer au-dessus des centres-bourgs de Péronne et de Fretin. La logique qui a été suivie fût de survoler les zones dans lesquelles la population était la moins dense. Le même raisonnement a été appliqué pour l'amorce des virages entre Fretin et Péronne, et entre Templeuve et Genech. La procédure satellitaire a permis d'avoir une trajectoire plus fine, mais les nuisances se sont concentrées au-dessus des mêmes secteurs.

Ainsi, il rappelle à nouveau que lors de la prochaine CCE, vraisemblablement en janvier, la proposition de relancer l'étude de trajectoires sera portée au débat.

Yves COQUERELLE répond aux questions concernant la qualité de l'air. Il rappelle que plusieurs types d'activité peuvent générer des émissions atmosphériques. Sur le site de l'aéroport, il y a notamment les chaufferies et les groupes électrogènes. Il y a également le trafic routier généré par les passagers, par les employés de plateforme aéroportuaire, et par la circulation des engins de piste. Cela concerne également les émissions des engins auxiliaires utilisés aux points

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

de stationnement des avions et des zones de stockage hydrocarbure. Il cite également les émissions produites par les aéronefs au décollage, à l'atterrissage et en escale.

De plus, il rappelle que l'aéroport s'insère dans une zone périurbaine avec des infrastructures routières ayant un trafic significatif, notamment sur l'A1 et l'A23. Il précise qu'en vue de l'évaluation environnementale, le maître d'ouvrage a souhaité mener une étude complète sur la qualité de l'air. Le cahier des charges de cette étude a été soumise, au préalable, à l'avis du Pôle Air de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaire (ACNUSA) et à l'avis de l'association de surveillance de la qualité de l'air des Hauts-de-France (ATMO).

Il explique que l'étude consiste, en premier lieu, à inventorier toutes les sources d'émissions. Puis des campagnes de mesure sur 30 points seront réalisées, y compris des particules fines.

Les modélisations seront ensuite établies.

L'un des enjeux est de distinguer l'impact de l'activité de l'aéroport sur la qualité de l'air des autres sources de pollution, notamment du trafic routier environnant.

Marc-André GENNART confirme que le projet présenté vise à moderniser l'aéroport et non à l'agrandir. En effet, une partie du projet repose sur la croissance naturelle anticipée du trafic aérien, et s'adaptera à la croissance réelle du trafic. Par exemple, la création de nouvelles salles d'embarquements au niveau du terminal dépendra du flux de passagers. Il souligne également que le projet comporte un volet capacitaire et un volet modernisation afin de répondre à une demande de l'autorité publique. De plus, le permis de construire sera instruit en tenant compte de l'avis de l'Autorité environnementale

Un participant demande au maître d'ouvrage si la création d'un nouveau taxiway pour la piste 19 provoquera un accroissement du trafic sur cette piste. Et par conséquent, il demande au maître d'ouvrage si l'activité de loisir actuelle a vocation à être remplacée par une activité de gros porteur sur cet piste-là.

Marc-André GENNART répond que ce n'est pas le projet. La création d'un taxiway répond à des exigences sécuritaires afin d'éviter que les petits avions ne remontent la piste. Il confirme que la piste 19 restera dédiée à l'aviation légère.

Un participant de la commune de Phalempin revient sur les nuisances sonores perçues sur le quartier de La Beuvrière situé entre l'A1 et le centre-bourg de Phalempin. Ce quartier est composé d'une centaine de maisons, et d'un millier de personnes. Il explique que jusqu'à très récemment, les nuisances sonores et les passages d'avions étaient faibles, mais qu'il a constaté ces dernières années une augmentation du nombre de passages d'avion au décollage. Or, il note que des mesures sont prises pour les communes de Templeuve ou Fretin, mais pas pour Phalempin. Il demande au maître d'ouvrage s'il est prévu de modifier les trajectoires afin que les avions passent davantage sur l'A1 et pas sur le quartier de La Beuvrière.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

De plus, il demande si la desserte va être adaptée au trafic. Il explique que la circulation est particulièrement difficile le matin dans le sens vers Lille, et donc vers l'aéroport. Il croit savoir qu'une voie spéciale pour les autocars sera utilisée et demande, si c'est bien le cas, comment les utilisateurs seront sûrs d'arriver à l'aéroport dans les temps. Il suggère, de plus, la création d'un accès spécifique pour arriver à l'aéroport avant Lesquin.

Une participante se présente en tant que citoyenne du collectif « Fretin en transition ». Elle s'interroge sur le lien entre une augmentation du nombre de mouvements d'avions de 17% alors qu'elle a compris du dossier de concertation que 51 nouvelles destinations seront déployées.

De plus, elle considère elle aussi que le projet constitue une extension, et non seulement une modernisation.

Concernant l'impact environnemental, elle demande si les statistiques présentées tiennent compte du phénomène de « flygskam » (honte de prendre l'avion), mouvement qui, en Suède, aurait provoqué une baisse de 4,4% du nombre de passagers au premier trimestre 2019. De plus, elle souligne que l'impact économique provoqué par la crise sanitaire actuelle pourrait également modifier les modes de consommations des voyageurs.

Enfin, concernant la partie du projet liée à l'augmentation du trafic aérien, elle demande s'il n'est pas possible de reporter le projet et s'il ne faudrait pas attendre une reprise du trafic pour le déployer.

Yves COQUERELLE indique qu'en effet, Phalempin est situé à proximité de l'autoroute et de la trajectoire empruntée par les avions décollant vers l'ouest et allant vers le sud. Il précise que 20 à 25% des avions emprunte une trajectoire courte qui suit l'autoroute jusqu'à la forêt de Phalempin, avant de suivre un cap vers le sud. Il confirme que c'est un secteur concerné par les nuisances, et que Phalempin n'est pas à ce jour équipé de station de mesure de bruit. Néanmoins, il explique que dans le cadre du projet, le système de mesure des nuisances sonores sera renouvelé. Le SIVOM et les communes des alentours participeront aux réflexions sur le nouveau positionnement des stations de mesure.

Marc-André GENNART rappelle qu'une réunion thématique dédiée à la desserte aura lieu le 24 novembre et sera l'occasion de parler de la congestion de la desserte avec les acteurs présents du SIVOM, de la Région, et de la Métropole de Lille. La discussion concernant l'accessibilité et la desserte de l'aéroport reste donc ouverte, et des réponses détaillées seront apportées lors de cette réunion.

Concernant l'augmentation du nombre de destinations, il explique que l'image évoquée dans le dossier de concertation est illustrative, et non représentative des destinations actuellement desservies. En 2019, l'aéroport desservait 60 destinations. Concernant le rapport avec l'augmentation de 17% du nombre de vols, il rappelle qu'un même avion peut moduler ses destinations selon les jours de la semaine.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Christophe COULON intervient concernant le flygskam et l'avenir de l'aviation. Il rappelle que le SMALIM ne cherche pas favoriser le développement de l'aviation, mais à moderniser les infrastructures de l'aéroport. Ce projet a pour ambition d'offrir les meilleures conditions d'accueil possibles aux passagers, et d'adapter l'aéroport aux normes sécuritaires.

De plus, il souligne que le projet s'envisage à l'échelle de 20 ans. Il explique entendre les considérations environnementales qui modifieront, à terme, les comportements de certains voyageurs, notamment ceux qui utilisent l'avion par facilité sans prendre en compte les conséquences environnementales. Néanmoins, sur une échelle de 20 ans, il souligne que le transport aérien va continuer de croître. C'est dans ce contexte que le SMALIM souhaite moderniser l'aéroport afin d'accueillir les passagers dans de bonnes conditions. Il souligne que le projet a pour ambition de limiter la congestion de l'aéroport à long terme. De plus, il rappelle que le projet est modulable. En effet, le calendrier initial prévoyait les débuts des travaux pour 2023. Néanmoins, à l'aune du nombre de mouvements avions et passagers, il sera adapté.

Il souligne à nouveau que la commande faite à Aéroport de Lille SAS ne consiste pas à passer de 2 millions à 4 millions de passagers, mais à proposer un projet de modernisation qui tient compte de l'évolution naturelle du nombre de passagers. Il rappelle que l'aéroport ne finance par les compagnies pour qu'elles s'installent, mais qu'en revanche l'aéroport a pour obligation d'accueillir les compagnies aériennes qui ont des droits de vol.

Laurent BRETON ajoute que les propositions faites par la Convention Citoyenne pour le Climat sur l'interdiction des extensions d'aéroports ne concerne que les extensions de pistes. Il rappelle que ce n'est pas l'objet du projet de modernisation.

Une participante indique ne pas comprendre le choix fait par la CCE de modifier les trajectoires au-dessus du quartier Huvet à Fretin. Elle déplore qu'aucun représentant de la commune de Fretin n'ait participé à cette CCE. Elle demande un planning précis de la mise en place des mesures visant à atténuer les nuisances sonores. De plus, elle demande des précisions sur la règle de l'antériorité.

Un participant intervient lui aussi sur les nuisances sonores et le nombre d'habitations survolées. Il demande qu'un constat chiffré soit effectué afin de comparer le nombre d'habitants concernés par les nuisances sonores dans les quartiers d'Huvet et de Bonnance avec le nombre d'habitants dans les centres-bourgs de Péronne et de Fretin.

De plus, il souligne que le faisceau des trajectoires RNAV est plus large que l'autoroute A23, mais que sur 500 mètres autour de l'autoroute il n'y a pas d'habitation. Ainsi, il propose que la trajectoire soit décalée entre les habitations et l'autoroute.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Il demande lui aussi des précisions sur la règle de l'antériorité. Il souligne que les habitations du quartier d'Huvet ont été construites avant les maisons se situant à proximité de l'autoroute sur la commune de Péronne.

Un autre participant, habitant à Arras, souligne que le trafic aérien à Lille représente 15% du total de la zone de chalandise. Il rappelle que l'aéroport de Lille est en concurrence avec l'aéroport de Charleroi et les aéroports de Paris. De plus, il souligne les difficultés existantes en termes d'accès à l'aéroport depuis la métropole lilloise, notamment aux heures de pointe, et rappelle qu'un train relie Lille et Roissy en 45 minutes. Il demande au maître d'ouvrage ce qu'il compte faire pour rendre l'aéroport plus attractif et plus accessible.

De plus, il questionne le maître d'ouvrage sur sa capacité à adapter l'infrastructure aéroportuaire au climat hivernal. Il souligne que l'aéroport ferme lorsqu'il neige, et demande quels seront les moyens mis en place pour laisser le trafic opérationnel en cas de chute de neige.

Marc-André GENNART indique qu'une CCE se tiendra en janvier au sein de laquelle il sera possible de rediscuter des trajectoires possibles. En effet, il souligne que les trajectoires concentrent les nuisances sur certains territoires, et rappelle que l'objectif de l'aviation civile est de limiter l'impact des nuisances sonores. Concernant le rétroplanning, le processus devrait durer plusieurs mois. Enfin, il rappelle que le SIVOM siège à la CCE pour défendre les intérêts des populations alentours, ainsi que lui-même afin de répondre aux préoccupations des citoyens.

Concernant l'augmentation du trafic, il rappelle que le passage de 2 millions à 4 millions de passagers est une tendance naturelle. L'objectif n'est pas d'attirer les compagnies aériennes, mais de répondre à la demande des voyageurs. Il indique que l'aéroport de Lille reçoit des demandes de voyageurs chaque jour concernant l'ouverture de nouvelles destinations.

Il explique que les données liées à l'activité économique de l'aéroport, et les demandes des populations de la métropole ont permis de construire le projet de modernisation. C'est dans ce contexte que ce projet a été construit, en complément des autres modes de transports présents sur le territoire local et régional.

Marc-André GENNART rappelle qu'une réunion thématique dédiée à la desserte de l'aéroport se tiendra le 24 novembre. Des réponses détaillées seront alors apportées sur ce sujet. Enfin, concernant l'activité de l'aéroport en période hivernale, il explique que des équipes sont déployées de novembre à mars afin d'assurer l'activité de l'aéroport en cas de chute de neige.

Un participant, premier adjoint de la commune d'Avelin, remercie le maître d'ouvrage pour les précisions apportées. Il souligne que les pistes sont proches d'Avelin, et notamment du hameau d'Ennetières. Il souhaite savoir si des mesures de la qualité de l'air sont prévues sur ce secteur. De plus,

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

il demande si le maître d'ouvrage peut lui indiquer la durée des travaux, notamment en extérieur, et si le hameau d'Ennetières sera concerné par des passages de camions.

Un participant de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports apporte son soutien à la partie du projet visant à améliorer l'accueil des passagers et le dispositif de sécurité et de sûreté. En revanche, il exprime des inquiétudes quant à l'augmentation du trafic aérien au niveau mondial. Il souligne qu'en dépit des améliorations apportées aux avions, les émissions carbone risquent de tripler d'ici 2050. Il explique que la diminution du trafic sera nécessaire, et conditionnée par la prise en compte des émissions dans la tarification. De plus, il souligne que la crise sanitaire se traduit par un effondrement du trafic, et devrait à nouveau survenir dans le futur. Dans ce contexte, il explique qu'il ne lui semble pas nécessaire d'augmenter la surface de l'aéroport. Enfin, il rappelle que la crise sanitaire actuelle devrait contraindre les populations à revoir leur mode de production et de consommation. Par conséquent, le trafic aérien serait uniquement dédié à de très longues distances.

Un participant, habitant de Lesquin, s'exprime au sujet du projet de Lil'aéroparc. Il demande au maître d'ouvrage si le projet immobilier du projet ne pourrait pas accueillir à terme un mini-aéroparc. Il souhaite savoir quels sont les garanties qu'un tel projet ne sera pas construit aux abords de l'aéroport.

Yves COQUERELLE confirme que la commune d'Avelin est dans le périmètre de l'étude de la qualité de l'air en cours. Il précise qu'un point de mesure a été placé au nord-ouest d'Ennetières.

Marc-André GENNART explique que la phase de travaux durera 3 ans.

Stéphane DANDOY précise que la stratégie de chantier n'est pas encore définie. Il confirme que le hameau d'Ennetières pourrait être traversé par des véhicules lors de la réalisation du chemin de ronde. En revanche, il ne sera pas traversé lors de la réalisation de l'aérogare, travaux pour lesquels les flux seront les plus importants.

Marc-André GENNART souligne que le projet s'adaptera à l'évolution du trafic, notamment l'offre capacitaire. De plus, il rappelle qu'Aéroport de Lille SAS a connaissance du projet Lil'aéroparc mais n'en n'est pas le maître d'ouvrage.

Bilan de mi concertation par le maitre d'ouvrage

Marc-André GENNART, d'Aéroport de Lille SAS, maître d'ouvrage du projet, présente un premier bilan de mi-concertation (cf. diaporama).

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Conclusions

Marc-André GENNART rappelle que cette concertation a pour objet de prendre en compte, autant que possible, tous les avis et toutes les contributions du public. Il remercie à nouveau les participants à la réunion de s'être exprimés.

Laurent DEMOLINS, garant de la concertation, souligne l'effort de synthèse fait par le maître d'ouvrage dans le bilan de mi-concertation. Il revient également sur trois points récurrents:

- Une partie de la population s'oppose à l'augmentation des mouvements d'avions ;
- La nécessité d'apporter des réponses aux demandes relatives aux nuisances sonores ;
- Concernant la desserte de l'aéroport, il souhaite que le maître d'ouvrage regroupe l'ensemble des contributions à ce sujet et les transmette aux interlocuteurs de la MEL et de la Région en amont de la prochaine réunion. Il souligne que cela permettra aux intervenants de préparer des réponses constructives aux interrogations du public lors de la réunion dédiée.

Pour finir, il note que la réunion s'est tenue dans un bon climat.

Marc-André GENNART considère que cette démarche de concertation volontaire est instructive pour le maître d'ouvrage. Il remercie les différents intervenants, et souligne qu'Aéroport de Lille SAS souhaite s'ancrer dans le territoire. Par conséquent, cette démarche d'écoute du public est particulièrement importante. Il indique qu'un maximum d'éléments seront pris en compte. Enfin, des mesures de réduction des nuisances sonores seront débattues en CCE pour apporter des solutions aux riverains. Par ailleurs, la prochaine réunion de concertation dédiée à la desserte de l'aéroport sera l'occasion d'apporter des réponses aux questions posées. Il rappelle que le maître d'ouvrage mettra tout en place pour que les intervenants répondent au mieux aux différentes questions du public.

Aurélié PICQUE clôture la réunion. Elle remercie tous les participants et rappelle qu'une prochaine réunion thématique sur la desserte de l'aéroport se tiendra en ligne le 24 novembre à la même heure. En outre, un live chat est prévu le 17 novembre.