

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

CONCERTATION PREALABLE

Compte-rendu synthétique de la réunion publique thématique sur les enjeux de la desserte de l'aéroport du 24 novembre 2020

Réunion publique tenue en ligne

Participants : 60 (et 14 intervenants)

- 37 participants à l'ouverture
- 60 participants jusqu'à 20h30
- 38 participants connectés à la clôture

Intervenants :

- Christophe COULON, Président du Syndicat Mixte des Aéroports de Lille et de Merville (SMALIM) et Vice-président de la Région Hauts-de-France
- Marc-André GENNART, Directeur d'Aéroport de Lille SAS
- Éric VANDAMME, Aéroport de Lille SAS
- Yves COQUERELLE, Aéroport de Lille SAS

Intervenants tiers :

- Laurent ROUSSEAU, Egis Ville et Transports, Responsable études Mobilité pour Aéroport de Lille
- Marc-Antoine DOCHEZ, Métropole Européenne de Lille, Chef de service Evolution du réseau à la Direction des Transports
- Xavier MATYKOWSKI, Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Nord, Directeur Adjoint Ingénierie
- Franck DHERSIN, Vice-président de la Région Hauts-de-France en charge des transports et des infrastructures de transports

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

Modération : Aurélie PICQUE, Parimage

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Ouverture et introduction de la réunion

Ouverture de la réunion par Aurélie PICQUE, modératrice de la réunion

Aurélie PICQUE souhaite la bienvenue à tous les participants. Elle souligne que compte tenu du contexte sanitaire qui perdure, cette réunion a lieu en ligne dans des conditions qui permettent à chacun et chacune de s'exprimer. Cette réunion sera l'occasion de présenter le projet et ses enjeux en deux temps. Tout d'abord, le projet sera brièvement présenté par le maître d'ouvrage. Puis, dans un second temps, un focus sur les enjeux de la desserte de l'aéroport sera présenté par des intervenants extérieurs : Laurent ROUSSEAU d'Egis, Marc-Antoine DOCHEZ de la Métropole Européenne de Lille, Xavier MATYKOWSKI de la DIR Nord, et Franck DHERSIN, Vice-président de la Région Hauts-de-France en charge des transports et des infrastructures de transports.

Elle souligne également que Christophe COULON, Président du Syndicat Mixte des Aéroports de Lille et de Merville (SMALIM) et Vice-président de la Région Hauts-de-France, est présent et interviendra lors du temps consacré aux échanges avec le public.

Enfin, Aurélie PICQUE explique que les participants peuvent lever la main virtuellement. Elle donnera la parole aux participants en activant les micros par ordre d'arrivée. Elle souligne que les questions seront prises par deux ou trois. Pour finir, elle rappelle que la réunion devrait durer jusqu'à 20h30, en sachant qu'il sera possible d'aller au-delà afin de répondre à toutes les questions.

Présentation de la concertation par Marc-André GENNART, Directeur d'Aéroport de Lille SAS

Marc-André GENNART explique que cette réunion est la 4^{ème} réunion du dispositif de concertation mis en place par le maître d'ouvrage. Il souligne que ces réunions sont l'occasion d'échanger avec le public, et que pour cela la partie de présentation tentera d'être suffisamment concise, afin que tous les participants puissent poser leurs questions.

Il rappelle que la concertation préalable se tient depuis le 12 octobre, et devrait s'achever le 4 décembre. Une dernière réunion de clôture devrait se tenir, avec, il l'espère, la possibilité de l'organiser en présentiel.

Il rappelle enfin que la concertation est organisée sous l'égide de Laurent DEMOLINS, garant de la concertation désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), avec pour objectif d'informer le public et d'enrichir le projet en tenant compte de toutes les contributions avant le dépôt du permis de construire.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

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

Cf. Diaporama

Laurent DEMOLINS remercie Marc-André GENNART de sa présentation. Il rappelle que le rôle du garant de la concertation est de s'assurer que le public est bien informé, qu'il peut participer et poser ses questions, et que le maître d'ouvrage y répond avec les connaissances qu'il a à sa disposition. Enfin, à l'issue de la concertation il rendra un rapport public qui sera joint au dossier d'enquête publique.

Présentation générale du projet par le maître d'ouvrage

Marc-André GENNART, Yves COQUERELLE et Éric VANDAMME, d'Aéroport de Lille SAS, maître d'ouvrage du projet, présentent le projet et la concertation (cf. diaporama).

Présentation des enjeux de la desserte de l'aéroport par les experts et représentants de l'Etat

Cf. diaporama

Interventions de Laurent ROUSSEAU, responsable études Mobilité chez Egis ; de Marc-Antoine DOCHEZ, Chef de service Evolution du réseau à la Direction des Transports à la Métropole Européenne de Lille ; de Xavier MATYKOWSKI, Directeur Adjoint Ingénierie de la DIR Nord ; et de Franck DHERSIN, Vice-Président de la Région Hauts-de-France en charge des transports et des infrastructures de transports.

Echanges avec le public

Aurélie PICQUE rappelle aux participants comment lever la main virtuellement.

Elle explique qu'elle prendra les questions par deux ou trois. Elle demande aux participants de se présenter et de rester synthétiques afin de laisser la parole à tout le monde. Enfin, elle rappelle que la réunion sera rediffusée en vidéo sur le site dédié à la concertation, et qu'un compte-rendu synthétique de la réunion sera également publié.

Une première participante souhaite intervenir sur les vols de nuit et la redevance d'atterrissage. Elle explique que le quartier de Fretin Huvet, où elle réside, est impacté par les décollages avec de fortes nuisances, autour de 84 décibels. Elle demande au maître d'ouvrage si la redevance concerne uniquement les atterrissages.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Elle s'exprime également sur les avions basés. Elle évoque l'importance d'imposer un couvre-feu de 8 heures, afin de pouvoir dormir 8 heures comme le recommande l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), et de soulager les citoyens vivant à proximité de l'aéroport. Elle explique que l'aéroport de Beauvais risque de perdre ce couvre-feu en partie à cause des avions basés. De plus, elle souligne que les avions basés augmenteront le trafic tôt le matin. Elle rappelle que bien que l'ACNUSA ait donné un avis défavorable pour l'aéroport de Beauvais, des avions basés sont bien présents sur la structure.

Elle demande également des précisions concernant les compagnies qui vont s'installer à l'aéroport de Lille et quelles compagnies desserviront l'Est de l'Europe ou encore l'Algérie.

Enfin, elle exprime son inquiétude quant à l'arrivée d'une nouvelle génération d'avions moins bruyants d'ici 10 à 20 ans. Selon elle, les 60 avions récemment commandés par Air France, bien que plus récents, ne permettront qu'une réduction du bruit de 20%. De plus, elle soutient que les avions volent à basse altitude (450 mètres au-dessus de sa maison) et demande si la procédure de décollage NADP1 est bien appliquée.

Une autre participante explique habiter le Tournaisis où des avions passent chaque jour au-dessus de chez elle pour atterrir. Elle souligne que la journée, ces mouvements d'avions provoquent des nuisances sonores importantes et se dit inquiète quant à l'augmentation du trafic qui est prévue dans le projet. Elle rappelle qu'entre juillet et août, elle a compté jusqu'à 200 passages d'avions (*sur la période*).

Marc-André GENNART indique que la pénalité induite par la redevance concerne à la fois les atterrissages et les décollages. Cette redevance concerne les mouvements d'avions, peu importe si c'est un décollage ou un atterrissage dans la période de nuit.

Il revient également sur les avions basés. Il explique qu'une compagnie aérienne rentabilise un avion à condition qu'il puisse voler, ainsi l'aéroport doit rester flexible. Il indique qu'un avion effectue plusieurs rotations par jour. Parfois, un avion peut avoir du retard, et dans ce cas, si un couvre-feu est mis en place, il ne pourra pas atterrir. Il explique qu'à Orly, les avions atterrissent à Roissy lorsque le retard dépasse les horaires fixés par le couvre-feu. Il souligne que, pour les passagers, cette absence de flexibilité présente des désagréments notamment lorsque leur voiture est stationnée à Orly. L'aéroport confirme ne pas augmenter les vols de nuit. En revanche, il n'est pas envisagé de mettre en place un couvre-feu afin de laisser la possibilité à un avion d'atterrir après 22h en cas de retard, notamment pour préserver le confort des passagers.

Marc-André GENNART revient sur les compagnies qui pourraient s'installer à Lille. Il explique que l'objectif est de conforter la présence des compagnies actuelles. Pour l'Europe de l'Est, des discussions se sont engagées avec des compagnies traditionnelles comme la LOT Polish Airlines et Wizz air. Néanmoins, aucune avancée concrète n'existe pour l'instant au vu du contexte de crise sanitaire. Il rappelle que la stratégie de l'aéroport n'est pas basée sur l'ultra low-cost mais sur l'accueil de compagnies traditionnelles telles qu'Air Algérie ou Royal Air Maroc.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Enfin, une série d'avions bruyants vont sortir des flottes aériennes. Ce processus a été en partie accéléré par la crise.

Yves COQUERELLE explique la procédure NADP1 mise en place à l'aéroport de Lille. Elle vise à maintenir les avions à une vitesse constante jusqu'à 3000 pieds d'altitude lors du décollage. L'objectif est d'obtenir une portance maximale. Concrètement, il s'agit de faire monter les avions au plus haut le plus vite possible. Il explique que le secteur de Fretin est situé à moins de 3 kilomètres de la piste de décollage. A cette distance, les avions se situant à une altitude de 450 mètres ont atteint un taux de montée de 14 à 15%. Ce taux est conséquent sachant que le minima imposé dans les procédures est de l'ordre de 5%.

Laurent BRETON complète en expliquant que les avions sont de plus en plus performants. Il indique que la performance de montée est aussi tributaire des conditions météorologiques, de la force du vent ou du chargement de l'avion pouvant en effet influencer sur la portance.

Yves COQUERELLE répond à la question sur le secteur de Tournaisis. Il explique que le secteur sud-ouest de Tournais est concerné par les avions en phase d'atterrissage. Les avions arrivent par le sud et doivent s'aligner sur l'axe de la piste à une quinzaine de kilomètres de la piste et à une altitude de 600 mètres lorsqu'ils passent dans le secteur sud-ouest de Tournais. Il souligne que la trajectoire évite le centre de Tournai, bien que ponctuellement des passages d'avions puissent être possibles sur consigne particulière du contrôle aérien.

Marc-André GENNART rappelle que le nombre de mouvements d'avions devrait augmenter au maximum de 17% entre 2019 et 2039. Cela représente en moyenne 5 atterrissages et décollages supplémentaires par jour.

Une troisième participante exprime son étonnement quant au changement d'élément de langage concernant la taxe d'atterrissage, indiquant qu'avant on parlait de frais de parking réduit.

Elle demande également si l'emprise immobilière sera affectée à un projet de construction d'hôtel ou à des bureaux. Elle s'inquiète de l'augmentation du trafic routier, et souligne que cette potentielle augmentation du trafic n'apparaît pas dans les projections.

D'autre part, elle questionne les aménagements qui fluidifieront la circulation à l'entrée de l'aéroport. Elle demande si le principe du « goutte à goutte », à savoir la rétention du trafic sur les axes secondaires, ne risque pas de congestionner davantage le trafic à Lesquin.

Elle s'exprime également sur le projet de RER métropolitain. Elle explique qu'à Lesquin la gare n'est pas souterraine, ce qui impacte le trafic notamment avec les passages à niveaux. Elle demande quels aménagements seront mis en place pour limiter l'impact de la voie ferrée.

Pour finir, elle souligne un paradoxe entre la baisse du nombre de véhicules conducteurs allant à l'aérogare et l'augmentation du nombre de places de parking dans le projet proposé par le maître d'ouvrage.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Un participant, habitant La Pévèle, exprime son inquiétude quant à l'incidence de l'activité de l'aéroport et du trafic routier sur le climat.

Il souligne que le projet affiche des dates précises pour les travaux de mise en conformité mais pas pour la partie « extension » du projet. Il note également la reconnaissance par l'exploitant des nuisances sonores mal appréhendées par le passé et la nécessité de renouveler le matériel de mesure et de mener une étude des trajectoires pour 2021. Néanmoins, il s'étonne du planning fixé par le projet au vu de la crise sanitaire. De plus, il souligne que mener des études complémentaires, au préalable de la concertation, aurait pu rassurer davantage les populations.

Il s'exprime également sur la desserte. Selon lui, les différentes présentations faites ne sont que des hypothèses issues du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT). Il demande comment les études sur la desserte de l'aéroport ont donc pu être effectuées et interroge l'objectif du maître d'ouvrage d'atteindre 17% de part modale sachant que les projets présentés ne sont qu'au stade d'étude.

Un conseiller municipal de Bouvines prend la parole. Il souhaite avoir des précisions quant à l'évolution du trafic terrestre et les estimations de trafic. Il demande pourquoi les évolutions se basent sur la moyenne du trafic, et s'il ne faudrait pas choisir des données hautes (lors de la saturation maximale du réseau routier) pour étudier les conséquences sur le réseau routier. Il rappelle également que lors des réunions précédentes les quantités absolues ont été demandées au lieu des pourcentages.

L'impact socio-économique étant de 600 emplois potentiels, il demande au maître d'ouvrage à quelles échéances seront créés ces emplois si le projet se réalise, et quelle sera la nature de ces emplois. Il cite notamment des emplois d'hôtellerie et des emplois de maintenance de la structure aéroportuaire.

Enfin, il note que la bande d'arrêt d'urgence est une voie de faible trafic de bus potentiel. Il demande si ce projet est raisonnable compte tenu du risque d'entrave du fonctionnement de la voie des véhicules lents et par conséquent de la fluidité du trafic.

Christophe COULON indique que la taxe d'atterrissage et la gratuité du stationnement sont deux mesures distinctes qui seront effectives au 1^{er} janvier 2021. L'objectif de l'aménagement de la redevance de stationnement est d'offrir aux compagnies aériennes la possibilité de stationner la nuit, pour préserver la tranquillité des riverains.

Il revient également sur la partie du projet dédiée à l'emprise immobilière. Il rappelle que le SMALIM est compétent pour valider (ou invalider) un projet immobilier sur ses parcelles. Il souligne qu'à ce stade, le SMALIM a autorisé le maître d'ouvrage à poser un diagnostic à spectre large. En effet, ce projet est à envisager dans un horizon de 20 ans. Les 4 hectares identifiés par le maître d'ouvrage pourront potentiellement être investis par un hôtel si le besoin s'en fait ressentir. Ainsi, il rappelle que si ces 4 hectares ont été inventoriés, c'est dans le but d'identifier les potentialités existantes sur le domaine. Dans tous les cas la présence de champs captant limite la construction.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Il rappelle également la nécessité de modérer la consommation foncière. Le projet de modernisation suppose d'imperméabiliser des sols, dont plus de la moitié pour effectuer des mises aux normes réglementaires telles que la création d'un chemin de ronde et la réalisation des accotements de la piste principale. En parallèle, il souligne que l'aérogare se situe sur un foncier déjà imperméabilisé à hauteur de 70% de la surface totale de l'aérogare. Il explique que lorsque le maître d'ouvrage a soumis le projet au SMALIM, le choix s'est porté sur le projet ayant une faible consommation foncière. De fait, les discussions avec le maître d'ouvrage ont permis d'identifier des terrains déjà imperméabilisés à hauteur de 40 ou 50%.

Il poursuit sur les enjeux climatiques. Il explique que les inquiétudes formulées sont légitimes. Néanmoins, il rappelle que le trafic passagers naturel continuera d'augmenter ; c'est pourquoi l'aéroport doit augmenter ses capacités. Il souligne que le projet présente une augmentation totale de 17% du nombre de mouvements commerciaux, étalée sur 20 ans, et que ces dix dernières années ont vu un doublement du trafic passagers.

Pour revenir sur la temporalité, il confirme que les travaux de mise aux normes devront être effectués dans des délais stricts. Cependant, la partie capacitaire du projet sera modulée dans le temps. En effet, le projet a été pensé avant que la crise sanitaire ne modifie le trafic de l'ensemble des aéroports. Ainsi, la mise en service initialement prévue en 2023 sera modulée, et le pragmatisme est de mise. Il explique que des discussions se sont engagées afin d'identifier le moment opportun pour effectuer le projet dans sa globalité.

Enfin, il explique que la création d'emplois n'a pas été déterminante dans le choix du maître d'ouvrage. L'objectif n'était pas de choisir en fonction du nombre d'emplois créés, mais en fonction de la capacité du projet à présenter un volet sécuritaire et un volet capacitaire. Dans tous les cas, il rappelle que des ratios existent pour estimer le nombre d'emplois créés pour un million de passagers supplémentaires. Dans le cas du projet, il note que des emplois supports seront favorisés. En revanche, il n'y aura pas d'emplois immobiliers ou hôteliers sachant qu'il n'y a pas de projet immobilier précis pour le moment. Ainsi, les hypothèses d'augmentation du trafic induisent une augmentation du nombre de collaborateurs qui vont accompagner les voyageurs dans l'aéroport.

Franck DHERSIN répond à la question concernant la desserte en train de l'aéroport, et plus largement de la région. Il souligne que plusieurs hypothèses sont encore envisagées à ce stade du projet. Prochainement, la Région votera pour débloquer des fonds afin de lancer les études préalables à la création du futur RER métropolitain. Ainsi, au fur et à mesure des avancées, plusieurs temps de concertation seront organisés avec l'ensemble des habitants concernés par le projet. C'est dans ce cadre que l'impact de la voie ferrée sur le trafic routier local sera étudié.

Xavier MATYKOWSKI prend la parole concernant l'impact de la circulation « goutte à goutte » sur le trafic à Lesquin. Il souligne que cette question a un double enjeu de fluidité du trafic et d'efficacité. Néanmoins, il explique que le retour d'expérience de ce mode de circulation a montré qu'aucune pénalité n'est créée en amont, cela génère plutôt un gain d'efficacité. De plus, le système de boucle de sécurité dans la chaussée permet aux feux de passer automatiquement au vert selon le trafic. Enfin,

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

en discussion avec l'aéroport et les collectivités environnantes, il est envisagé d'équiper, en amont, les routes de systèmes de régulation. C'est l'exemple de la mise en place de feux rapides sur un giratoire selon les heures. Il évoque également la mise en place d'un système de signalisation dynamique à certaines heures de la journée permettant d'indiquer des itinéraires privilégiés pour désengorger le trafic.

Il répond également à la question qui concerne la bande d'arrêt d'urgence. Il convient que ce projet pourrait provoquer une circulation dangereuse sur cette voie. Néanmoins, le retour d'expérience de la mise en place de voie de bus sur la voie de sécurité, en France et à l'étranger, montre qu'en limitant le nombre de bus, on limite l'impact sur la sécurité. De plus, la circulation sur ces voies est dédiée à des bus agréés. Ainsi, il explique que le maintien de la sécurité est possible en limitant la quantité de bus en circulation.

Laurent ROUSSEAU prend la parole afin de répondre aux interrogations sur les simulations de trafic. Il explique que l'intérêt est d'étudier les conflits entre l'aéroport et le trafic environnant. Le 28^{ème} jour permet d'identifier ces problèmes de trafic en semaine. Par ailleurs, il indique que pour dimensionner une gare de péage ou une route, la 30^{ème} heure est utilisée car c'est la plus représentative sur l'année. Ici, le 28^{ème} jour n'est pas la moyenne mais une valeur haute. En effet, ce n'est pas la plus haute car celle-ci se situe le week-end, or l'objet de l'étude est d'étudier la congestion du trafic en semaine.

Marc-André GENNART reprend la parole au sujet de l'augmentation de la part modale des transports en commun à 17%. Il souligne que cette augmentation est uniquement le résultat de l'action de l'aéroport, ce pourcentage ne tient pas compte des projets connexes de la MEL et de la Région en matière de transport en commun. L'idée est d'aller, à terme, au-delà de ces 17%. Néanmoins, il souligne que dans le cadre de la concertation et des compétences de l'aéroport, l'exploitant ne peut pas s'engager pour la MEL ou la Région, même s'ils sont présents à la réunion afin d'exposer les initiatives à venir.

Il complète de plus la réponse apportée précédemment quant au nombre d'emplois créés à terme. Il explique que des emplois de différents types seront créés :

- Des emplois très techniques et précis tels qu'analyste financier ou spécialiste de l'impact environnemental ;
- Des emplois techniques demandant du contact social et l'utilisation de langues étrangères tels que l'assistance en escale ou l'accueil des passagers à l'enregistrement ;
- Des emplois moins qualifiés tel que le chargement des bagages.

Ainsi, un aéroport est riche en termes de diversité d'emplois. Il souligne que l'exploitant s'engage à fédérer toutes les offres d'emplois du secteur sur une plateforme ou un site dédié. L'objectif sera de centraliser les offres afin que les services d'emplois publics puissent relayer au mieux l'information.

Laurent DEMOLINS remercie le maître d'ouvrage pour les précisions apportées, et souligne que le paradoxe lié à l'augmentation du nombre de places de parking n'a pas été abordé.

Laurent ROUSSEAU apporte une réponse en attirant la vigilance du lecteur sur les chiffres. Il explique que la part modale des voitures conducteurs (c'est-à-dire le nombre de voyageurs venant à l'aéroport en tant que conducteur) passerait de 32% à 18%. Le nombre de voyageurs va doubler, donc même en passant de 32% à 18%, le nombre de véhicules continuera à augmenter. De plus, le dimensionnement

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

du stationnement est étudié pour les véhicules conducteurs, mais également pour les véhicules passagers, notamment lors de la reprise des voyageurs. On dimensionne les parkings par rapport au nombre de passagers.

Une élue de Villeneuve d'Ascq et Présidente du groupe Ecologie Citoyenne et Solidaire à la MEL exprime son désaccord quant à l'utilisation des termes de « croissance modérée » ou de « croissance faible » au vu de l'hypothèse prévisionnelle de trafic. Elle souligne que pour atteindre les objectifs fixés en matière de lutte contre le dérèglement climatique, il ne faut pas simplement limiter la croissance du trafic aérien, mais la diminuer.

De plus, concernant les enjeux de la desserte, elle souligne que des études permettant de fluidifier le trafic, notamment en augmentant la part modale de transport en commun, ont déjà été effectuées auparavant et n'ont pas abouti. Elle signale que la délibération financière pourrait à nouveau bloquer la mise en œuvre. Selon elle, lors des précédents mandats, les élus majoritaires de la MEL ont fait le choix de ne pas prévoir de créer une liaison en tramway entre le centre-ville de Lille et l'aéroport, en considérant que cela ne contribuait pas à l'intérêt général. Elle émet donc des doutes quant à la réalisation des différentes solutions proposées.

Une élue de la ville de Lille, et également membre du groupe écologie citoyenne et solidaire à la MEL, s'exprime à son tour sur l'impact du projet sur le climat.

Tout d'abord, elle félicite le maître d'ouvrage pour la qualité du site internet. Puis elle explique que selon la description du projet qu'on y trouve, l'augmentation des gaz à effet de serre serait en partie générée par le trafic routier et aérien. Elle souligne que la problématique du climat ne relève pas d'une question d'opinion mais d'objectifs fixés au niveau mondial, européen, régional et métropolitain, notamment via les plans climats. Elle rappelle que tous ces schémas misent sur une division par deux des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. Ainsi, elle demande au maître d'ouvrage comment il peut miser sur l'augmentation du nombre de passagers et de vols, sachant que cette augmentation ne respectera pas les objectifs fixés en matière de climat. Elle lui demande également si des scénarios alternatifs, notamment de baisse du nombre de passagers à long terme, ont été envisagés.

Un élu de Sainghin-en-Mélantois s'exprime sur la desserte. Il s'étonne que la possibilité de prolonger la ligne de métro jusqu'à l'aéroport n'ait pas été envisagée, en sachant que cela réduirait le trafic sur l'A1 et améliorerait le trajet entre Lille et l'aéroport.

Christophe COULON prend la parole afin d'expliquer pourquoi ce projet table sur une croissance modérée. Il rappelle que la croissance de 3% par an n'est pas liée à un financement des compagnies aériennes par l'aéroport. Il rappelle également qu'un aéroport public a pour obligation d'accueillir les compagnies. Ainsi, au regard de la croissance passée, le monde ne s'arrêtera pas de voyager. Il confirme que l'épisode de crise sanitaire et la montée en puissance des préoccupations environnementales vont modifier les comportements des voyageurs. Néanmoins, une croissance modérée est à anticiper. C'est un constat de l'Histoire. La croissance des 10 dernières années est

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

assumée par le Conseil Régional et la Métropole de Lille. En revanche, l'objectif n'est pas de développer le trafic mais bien de l'accompagner : l'aéroport est public et doit s'adapter au trafic naturel. Il souligne que c'est en tenant compte de cette tendance que le projet a été pensé, et non pas en misant sur des incitations marketing ou publicitaires pour attirer les compagnies.

De plus, il souligne qu'en plus des études de desserte en cours, le SMALIM s'est engagé de son côté à augmenter la part modale jusqu'à 17%. La réunion de ce soir a eu pour objet de présenter également les orientations des autres partenaires. Le projet de desserte porté par le SMALIM s'insère dans une stratégie plus globale en lien avec le schéma directeur des infrastructures de transport. Le projet participera à cette volonté d'améliorer les mobilités collectives. L'aéroport compose avec les orientations de la MEL et du Conseil Régional.

En matière de changement climatique, il souligne que l'aéroport compose avec les objectifs fixés par les institutions mondiales et régionales. Il n'est pour l'instant pas dans l'obligation de mettre un terme à l'accueil des voyageurs, et par conséquent des compagnies qui se présentent à l'aéroport. Il souligne que deux visions s'opposent. Néanmoins l'aéroport demeure un outil de mobilité qui n'est pas différent d'une gare, et qui se doit d'avoir des infrastructures sécuritaires. Il rappelle que la position du SMALIM n'est pas de vouloir plus de croissance mais bien d'avoir une position objective vis-à-vis de celle-ci. A long terme, l'avion gardera une place importante dans les moyens de mobilité.

Pour finir, il apporte une réponse quant à la potentialité de créer une ligne de métro jusqu'à l'aéroport. Il explique qu'une orientation différente a été prise en juin 2019, et que cette décision a été prise par les collectivités et les élus. L'aéroport compose avec les orientations choisies.

Franck DHERSIN apporte des éléments de réponse complémentaires sur la politique environnementale de la Région et les investissements réalisés pour réduire les émissions de CO2. Il souligne que la construction du Canal Seine-Nord Europe permettra de transporter des marchandises sur des bateaux fonctionnant à l'hydrogène ou à l'électricité, ce qui désengorgera l'autoroute. Ainsi, ce sont des dizaines de milliers de camion en moins dans la région, réduisant par ailleurs les accidents routiers. De plus, la création d'un RER régional, tout comme à Bordeaux ou à Strasbourg, permettra de faire des économies de CO2 via des trains à gaz, à batterie électrique ou à hydrogène. Il exprime également sa confiance dans les avancées technologiques et indique que des avions volent déjà à l'électricité. Il faudra en effet attendre 15 à 20 ans pour les gros porteurs, mais ces avions permettront de faire des économies de CO2. Enfin, il donne son avis en tant que Maire d'une ville située à 1 mètre au-dessous du niveau de la mer, quant à la poursuite nécessaire du nucléaire. Il explique ne pas être pour l'arrêt du nucléaire et le retour des usines à charbon tel que cela a été fait en Allemagne.

Une participante explique s'être déjà exprimée au cours des réunions précédentes afin de donner son avis en tant que citoyenne. Elle indique être déçue des réponses apportées par le maître d'ouvrage, alors que l'objectif de la réunion est d'apporter des réponses aux citoyens. Elle considère que le quartier de Fretin Huvet a été sacrifié au profit de certains habitants du village de Péronne-en-Mélantois. Elle estime ne pas avoir eu de réponse quant à la règle de l'antériorité sur le projet immobilier qui s'est construit, ainsi que sur l'altitude des avions. De plus, selon elle, attendre l'arrivée d'avions électriques d'ici 15 à 20 ans n'est pas une solution satisfaisante à court terme. Ainsi, elle

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

demande au maître d'ouvrage si des actions concrètes seront mises en œuvre, notamment en recevant les habitants qui subissent les nuisances sonores.

Laurent DEMOLINS, garant de la concertation, explique entendre les revendications des habitants concernés, et souligne que le maître d'ouvrage semble avoir également entendu le problème des nuisances sonores. Il indique avoir notifié au maître d'ouvrage les préoccupations des habitants, notamment celles des habitants du quartier d'Huvet. Il confirme que le maître d'ouvrage a apporté une réponse et rappelle que l'aéroport s'est engagé à organiser une réunion avec les personnes s'étant exprimées sur les nuisances sonores. Cette réunion sera organisée en janvier afin de recenser et de porter les préoccupations auprès de la CCE et du Préfet. Ainsi, selon le garant, la dynamique est engagée, bien qu'il n'y ait pas de réponse concrète dans l'immédiat. Enfin, il souligne que les citoyens alentours ont été entendus ; dès la première réunion, les questionnements relatifs à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) ont été identifiés.

Marc-André GENNART apporte des éléments complémentaires sur la question des nuisances sonores. Il remercie le garant d'orienter l'aéroport au fur et à mesure de la concertation, afin d'apporter des réponses les plus précises possibles. Il confirme l'organisation d'une réunion début 2021 avec les riverains s'étant exprimés, notamment le quartier d'Huvet. En tant que maître d'ouvrage, il s'engage à rencontrer en présentiel les différents citoyens concernés, pour identifier les améliorations souhaitées.

Enfin, il rappelle que la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) s'est engagée à relancer une étude des trajectoires de décollage par vent d'Est lors de la prochaine CCE.

Une participante s'exprime également au sujet des nuisances sonores. Elle complète la question précédente en expliquant avoir compté le nombre de personnes concernées dans le quartier d'Huvet et celui de Bonnance. En prenant une moyenne de 3 habitants par maison, elle compte 600 personnes impactées directement. Elle revient sur la trajectoire qui passait au-dessus de l'A23 et qui avait été retravaillée avec les services de la DGAC (et votée en CCE). Cette trajectoire évitait de survoler 600 habitants et n'impactait qu'un tiers de la population de Péronne, soit 300 habitants sur 900 habitants au total. Elle s'interroge donc sur le rôle du Maire de Péronne lorsque la trajectoire a été modifiée. Elle souligne qu'une réunion publique avait été organisée par le Maire, invitant l'ancien exploitant à écouter les habitants de Péronne, sans entendre ceux de Fretin et Templeuve. En conséquence, la trajectoire a été modifiée alors que moins de personnes étaient directement impactées par les nuisances au décollage.

De plus, en réaction au mécontentement actuel des habitants de Péronne, elle explique avoir mené une enquête et interrogé des pilotes de ligne. Ces derniers lui ont confirmé que le cône de dispersion est très bas au niveau de Péronne. En revanche, elle souligne que par vent d'ouest Fretin est également impacté.

Ainsi, elle soutient que la trajectoire passant au-dessus de l'A23 est le meilleur compromis envisageable. De fait, une trajectoire qui passerait aux alentours de Bouvines ferait subir aux habitants

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

à la fois les atterrissages et les décollages à la verticale. La solution de passer au-dessus de l'A23 permet de partager les nuisances entre Péronne, Fretin et Templeuve.

Marc-André GENNART répond que les trajectoires étudiées ne se feront pas sans enclencher un cycle de discussion avec les habitants. La première étape sera d'aller à la rencontre des habitants afin d'alimenter la Préfecture et la DGAC avant de lancer le processus de concertation en CCE.

Un participant explique être surpris du projet de circulation de bus sur les bandes d'arrêt d'urgence. Outre les questions sécuritaires, il se demande si ça ne va pas inciter les automobilistes à s'octroyer le droit d'utiliser également la voie. Il demande comment ce phénomène sera géré.

Un autre participant demande si les navettes reliant Lille et l'aéroport iront plus au sud de la métropole, comme à Seclin ou à Carvin. Il souligne que ces villes subissent également des nuisances sonores, sans avoir aucun avantage.

Une dernière participante explique avoir le sentiment de ne pas avoir eu de réponse à sa question. En réaction aux différentes interventions, elle note que ce qui ressort le plus des expressions citoyennes est le besoin de dormir et de calme plutôt que l'augmentation du nombre de mouvements d'avions. La demande sociale se dirige davantage sur une baisse du nombre d'avions que sur une augmentation.

Elle demande au maître d'ouvrage s'il a connaissance de la part de la population de l'aire métropolitaine dans le nombre de passagers de l'aéroport (sachant qu'un passager peut-être plusieurs fois la même personne).

Xavier MATYKOWSKI explique qu'en termes de sécurité, au-delà de 10 bus par heure, il existe un effet d'entraînement des autres véhicules. En revanche, en-dessous de 10 véhicules un effet dissuasif a été identifié par les retours d'expérience. C'est le même principe que pour les voies réservées au bus. En outre, une partie du projet de la DIR Nord passe par le traitement des incivilités notamment grâce à la technique et le développement de radars spécifiques qui seront déployés à terme sur les voies réservées pour les bus et le covoiturage.

Marc-André GENNART répond à la question sur la navette qui rejoindra le centre de Lille depuis l'aéroport. Il rappelle qu'aux côtés de cette navette, des bus Arc-en-ciel sont déployés et pourront servir dans un environnement et un périmètre plus lointain. Par ailleurs, des discussions sont en cours avec Flixbus et Blablabus pour que des cars « Macron » puissent rejoindre l'aéroport.

Christophe COULON complète la réponse concernant la desserte en navettes et en bus. Il explique qu'il fera part à la MEL du besoin ressenti d'améliorer la desserte à Seclin et à Carvin. Cette demande viendra enrichir les réflexions en cours. Néanmoins, il explique ne pas pouvoir endosser la responsabilité de la MEL ou de la Région. Par ailleurs, il explique que le SMALIM fera sa part dans le travail mené.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Il ajoute que la crise sanitaire contrarie les évolutions positives concernant l'usage des transports en commun, car une baisse de 20 à 30% du nombre d'utilisateurs est constatée. C'est le même sentiment qui amène à challenger le modèle de développement en place au niveau du transport aérien. Mais dans les deux cas, à moyen terme, la croissance reviendra. Il faudra donner un nouveau souffle aux transports collectifs dans un climat de crise sanitaire qui ne favorise pas le développement des transports en commun. L'expérience montre que les stratégies individuelles, notamment des familles, favorisent le retour à l'autosolisme.

A propos du nombre de passagers métropolitains utilisant l'aéroport de Lille, il explique ne pas avoir de réponse pour l'instant et que la réponse sera donc apportée ultérieurement dans le cadre de la concertation. Il rappelle que la zone de chalandise concerne 12 millions de passagers qui peuvent venir jusqu'à l'aéroport. De plus, la dernière étude passagers sur le plan national date de 2004 ; et la dernière étude sur le profil des voyageurs au sein des grands aéroport français tel que Roissy Charles de Gaulle date de 2015.

Marc-André GENNART précise que, sur les 12 millions de passagers de la zone de chalandise, 15% utilisent l'aéroport de Lille, et parmi ceux-là 40% viennent visiter la région. Ainsi, le trafic aéroportuaire est une porte d'entrée dans la région, ce qui est également un des objectifs du projet (augmenter l'attractivité de la région grâce au développement de l'aéroport).

Conclusion de la réunion

Intervention du garant de la concertation, Laurent DEMOLINS

Laurent DEMOLINS rappelle que cette réunion était dédiée en priorité à la desserte et note la présence des représentants et experts du domaine ainsi que celle de la Région et de la MEL. Il salue les présentations faites des différentes solutions envisagées à court terme et des projets à l'étude pour le moyen et long terme.

Il souligne également qu'en parallèle de la desserte le sujet le plus prégnant au sein du public présent est celui des nuisances sonores. Il salue la démarche mise en place par l'aéroport qui témoigne de son écoute sur ce sujet.

Il remercie également les autorités de leur présence, qui a permis d'apporter des clarifications politiques.

Il exprime son souhait que pour la dernière réunion publique le Préfet ou son représentant soit présent. Enfin, il demande au maître d'ouvrage d'exposer pour la dernière réunion les pistes d'évolution du projet identifiées tout au long de la concertation ; et de présenter les conclusions et enseignements tirés de la concertation.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Clôture de la réunion par Christophe COULON

Christophe COULON espère que la dernière réunion de concertation pourra se tenir en présentiel.

Par ailleurs, il explique qu'au cours de cette réunion, le maître d'ouvrage a pris note des différentes questions, observations et alertes quant à l'impact de l'aéroport sur la vie quotidienne des citoyens alentours. Des pistes d'améliorations ont été versées au débat.

Il souligne également qu'il y a eu des remarques partant du principe que l'aéroport devrait cesser toute activité. En réponse, il rappelle que l'aéroport est un service public de mobilité ; il relève de la responsabilité du SMALIM d'assurer ce service public tout en apportant des solutions aux habitants alentours.

Il confirme avoir le soutien des élus du SMALIM pour que soient refusées certaines propositions, notamment sur les vols de nuit. Dans tous les cas, en tant que Président du SMALIM, il s'opposera à l'accroissement des vols de nuit.

En revanche, une mesure de couvre-feu est dure à obtenir. Il rappelle que le dernier couvre-feu en vigueur se situe à l'aéroport d'Orly. Il indique être attentif à l'actualité des autres aéroports, y compris celui de Beauvais où l'offre de Ryanair pourrait avoir un impact sur la tranquillité des populations vivant aux abords de l'aéroport. Il rappelle que l'aéroport de Lille ne mise pas sur une stratégie de l'ultra low-cost mais sur des compagnies généralistes et traditionnelles.

Pour finir, il remercie le garant de son attention quant aux mesures à prendre vis-à-vis des nuisances sonores. Il espère que la réunion a pu éclairer sur la mobilité et la desserte de l'aéroport pour laquelle des projets et des perspectives existent. Il remercie tous les participants pour leur présence.