AEROPORT DE LILLE SAS

Projet de modernisation

Aéroport Lille-Lesquin

Réunion publique thématique : la desserte de l'aéroport – **24 novembre 2020**

Aurélie PICQUE,
modératrice de la réunion

Déroulé de la réunion

- Introduction
- Présentation du projet
- Présentation des enjeux de la desserte de l’aéroport
- Temps d’échanges avec le public
- Conclusion

Marc-André GENNART,
Aéroport de Lille SAS

La concertation

- Du lundi **12 octobre** 2020 au vendredi **4 décembre** 2020
- Sous l'égide d'un **garant désigné par la CNDP**, à la demande d'ADL **: Laurent Demolins**
- Une concertation volontairement organisée par ADL pour :
  - **Informer le public** et répondre à ses questions sur le projet
  - **Enrichir le projet** en intégrant au mieux les besoins et les attentes exprimés

Le rôle du garant de la concertation

Laurent DEMOLINS,
garant de la concertation

cndp Commission nationale du débat public

Autorité Administrative Indépendante

- **1. Veille au Droit à l'INFORMATION des citoyens.**
- **2. Veille au Droit à la PARTICIPATION des citoyens** dans le processus de décision de ***projets d'envergure ayant un impact sur l'environnement ou l'aménagement du territoire***.

TRANSPARENCE, SINCERITE, ARGUMENTATION
ENRICHIR, LÉGITIMER, DÉMOCRATISER LA DÉCISION

- **3. Désigne un GARANT de la CONCERTATION / projet Modernisation AdL.**
- **4. BILAN de la Concertation préalable / Déroulé et argumentation et propositions du public.**
- **5. A la demande de l'AdL car absence de construction d'une nouvelle piste.**

PARTIE 1

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Contexte : localisation et infrastructures

- Emprise de 470 hectares
- 2 pistes
- Une aérogare passagers de 18 000 m²
- Une aérogare de fret

Pourquoi moderniser l’aéroport ?

Les objectifs du projet

Les 3 objectifs du projet de modernisation

- Objectif 1
  Adapter l’aéroport aux évolutions réglementaires

- Objectif 2
  Améliorer les conditions d’accueil des passagers pour accompagner le développement de la région

- Objectif 3
  Proposer des destinations adaptées aux besoins des habitants de la région et de la métropole

FOCUS

L'IMPACT DE LA CRISE SANITAIRE DE LA COVID-19 SUR LES PRÉVISIONS DE TRAFIC AÉRIEN

Projection de trafic réalisées en tenant compte de l'impact COVID

Source : analyses Arthur D. Little, avril 2020

La mise en œuvre du projet

Qui fait quoi ?

AÉROPORTS DE LILLE
SYNDICAT MIXTE DES AÉROPORTS DE LILLE ET DE MERVILLE

AEROPORT DE LILLE SAS

La mise en œuvre du projet

Le coût et le financement

- Le coût global estimatif des investissements liés au projet de modernisation s’élève à **100,9 M€ HT**
- Aéroport de Lille SAS, maître d’ouvrage du projet, finance entièrement le projet

La mise en œuvre du projet

Le calendrier

1er trimestre 2021
Dépôt des dossiers de demande de permis de construire et d'autorisation environnementale

Septembre – octobre 2021
Enquête publique

Septembre 2021 – septembre 2022
Travaux du tri-bagage

2022 – 2025
Phase travaux
(travaux côté piste, nouvelle aérogare, parkings, rénovation de l'aérogare existante)

Comment moderniser l’aéroport ?

Les caractéristiques du projet

Les opérations envisagées

- Aérogare
- Parkings P1 et P2
- Piste principale et piste secondaire
- Emprise aéroportuaire
- Construction des accotements de la piste principale
- Construction d'un taxiway
- Elargissement des taxiways
- Remplacement du système de monitoring bruit et trajectoires
- Construction d'un chemin de ronde
- Modification du système de tri et de contrôle des bagages de soute
- Déconstruction de la rampe d'accès
- Modernisation du terminal
- Parking avions
- Parkings véhicules
- Aménagement du parvis multimodal paysager
- Opportunités immobilières

Les enjeux du projet pour le territoire

Enjeux et impacts potentiels du projet

Les enjeux socio-économiques

Estimation des emplois créées par le projet en phase exploitation (en équivalent temps plein)

Source : ACI / Intervista 2015, National Bank of Belgium, Analyses Arthur D. Little

Les impacts potentiels du projet sur l'environnement naturel et humain

Focus : les vols de nuit

- La situation en 2019 : **1701** mouvements d’avions entre 22h et 6h
  - 1068 atterrissages - dont 864 commerciaux
  - 633 décollages - dont 463 commerciaux
  - 125 vols sanitaires
- Une politique tarifaire incitative dès 2021 : +60% sur la redevance d’atterrissage (entre 22h et 6h)
  - Pour un Boeing 737-800 : 416 euros au lieu de 260 euros
  - Pour un Airbus A320 : 382 euros au lieu de 239 euros
- Projections 2039 : pas d’augmentation du nombre de vols de nuit

Les leviers de l’aéroport pour réduire les nuisances sonores

- Dans son champ de compétences :
  - Renouvellement du système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires (2022)
  - Modulation horaire et acoustique de la redevance atterrissage (2021)
  - Aménagement de la redevance de stationnement de nuit (2021)
  - Organisation d’un réunion avec les riverains (courant 2021)
- En lien avec les autorités compétentes :
  - Participation active au travail des autorités concernées et des organismes dédiés à la problématique des nuisances sonores :
    - CCE, SIVOM.
    - Aviation civile : transmission des synthèses des signalements des riverains et échanges sur les solutions à mettre en place.
  - Contribution aux documents réglementaires (PEB, PGS)

PARTIE 2

ZOOM SUR LA DESSERTE DE L’AEROPORT

Approche, engagements et actions pour l’amélioration de la desserte

Aéroport de Lille SAS

La desserte actuelle

- Part modale des transports en commun en 2019 : **5%**
- Les réseaux de transports collectifs desservant actuellement l'aéroport :
  - Une **navette routière** relie l'aéroport au centre-ville de Lille (gares de Lille-Europe, de Lille-Flandres)
  - La **ligne de bus 68** du réseau ILEVIA dessert la gare de Lesquin et le terminus Métro de 4 Cantons
- Une **gare de bus** sera aménagée sur le parvis pour accueillir les lignes 205 et 221 et d'autres navettes vers les villes de la région.
- Elle pourra aussi accueillir les **Services Librement Organisés (« cars Macron »**).

Les initiatives de l’aéroport en matière de desserte

Dans le champ de compétences de l’aéroport

- Objectif : atteindre **17%** de part modale des transports en commun en 2039
- A ce stade, l’aéroport a engagé des initiatives dans son champ de compétences pour atteindre cet objectif.
  - Augmenter la fréquence de la **navette Euralille**
  - Création d’une **gare routière** au sein de l’aéroport, afin notamment d’accueillir les « cars Macron »

ÉTAT DES LIEUX DE LA DYNAMIQUE CIRCULATOIRE AUX ABORDS DE L'AÉROPORT DE LESQUIN

-

Réunion publique – 24/11/2020

DES VOLUMES JOURNALIERS CONTRASTÉS

- Des intensités de trafic très différentes dans le secteur
- Un accès ouest beaucoup plus utilisé
- L'aéroport n'est pas le générateur le plus important du secteur
- Un trafic de transit devant l'aéroport de près de 3 000 véhicules

Cordon périmètre restreint - Journée		
Nom voirie	Entrant	Sortant
Route de l'aéroport	4 330	4 890
Boulevard d'Enchemont	9 000	8 800
RD145	8 440	7 850
Total	21 770	21 540

egis

UN TRAFIC DE TRANSIT TRÈS IMPORTANT

- Trafic généré par l'aéroport en décalage par rapport aux pointes de trafic de la métropole
- Il existe une pointe de trafic pour le sens vers A1
- Présence d'un trafic de transit important, pour le sens Est-Ouest

LE TRAFIC À LA POINTE DU MATIN

- Mouvement pendulaire très marqué
- Trafic généré par l'aéroport modéré
- Trafic de transit important devant l'aéroport
- Saturation du giratoire nord, ce qui explique le trafic de fuite…mais aussi de celui de la M145

LE TRAFIC À LA POINTE DU SOIR

- Mouvement pendulaire toujours dans le même sens que le matin !!!
- Les volumes de la pointe du soir sont nettement moins élevés
- Giratoire nord toujours saturé

UNE FRÉQUENTATION TRÈS VARIABLE SUR UNE ANNÉE

- En 2019, le trafic voyageurs = 2 189 000 PAX
- Les jours les plus chargés sont essentiellement des vendredis et des samedis.

segmentation des voyages - Année - Jour			
			Nb arrivée+ départ
1er jour	Vendredi	13/09/2019	9 948
28ème jour	Mardi	10/09/2019	8576

ÉVOLUTION DE LA GÉNÉRATION DE VÉHICULES DES VOYAGEURS ENTRE 2019 ET 2039

- En 2019 = 6 675 véh/jour
- Moins de 6% à l'heure de pointe du matin

Hypothèses d'évolution

- En 2039 = **8 600 véh/jour**, soit 29% de croissance des véhicules

Répartition modale des voyageurs

2019

Prévision de la répartition modale des voyageurs en 2039

Doublement des voyageurs, mais croissance de 30% du flux de véhicules

ESTIMATION DES EMPLOIS ET DE LEUR TRAFIC

- En 2019, la plateforme aéroportuaire générait quelque **900 emplois** (directs + indirects)
- Ces emplois sont proportionnels au nombre de voyageurs
- **En 2039**, pour une croissance à 3,9 M de voyageurs, le nombre d'emplois serait de l'ordre **de 1600.**
- Avec une hypothèse de part modale voiture de 80% et une arrivée de **30% des emplois pendant l'heure de pointe**, l'aéroport générerait 320 véhicules, soit **une augmentation de 120 véhicules par rapport à 2019**

CONCLUSION SUR LE SYSTÈME GLOBAL

- **Croissance journalière** du trafic induit par l'aéroport :32% en 2039
- **A l'heure de pointe du matin**, croissance de 215 véh/hr/2sens -> Sur la route de l'aéroport (accès ouest) = **130 véh/hr/2 s en 19 ans**
- Par rapport au trafic actuel de la route de l'aéroport:
  - **Sur la journée : 10%**
  - **Heure de pointe : 16%…** en 19 ans, soit **moins de 1%/an**
- **L'impact le plus important se situera sur la route de l'aéroport….**

Trafic suppl aéroport

L'impact est très modéré pour le projet d'extension de l'aérogare…

Les transports collectifs de la MEL : situation 2020

LA DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS DE LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE

- **Actuellement**
  - une navette dédiée entre le cœur de Lille et l'aéroport Lille-Lesquin, gérée via la concession aéroportuaire
  - la ligne 68 en fonction depuis le 1er janvier 2019, inscrite dans le réseau urbain métropolitain

68 — Du lundi au vendredi en période scolaire

4 CANTONS STADE P. MAUROY		06:30	07:30	07:50	08:10	08:35	08:50	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:10	17:30	17:50	18:15	18:30	19:30	20:30
PIERRE BRIZON		06:34	07:34	07:54	08:14	08:39	08:54	09:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:15	17:36	17:55	18:21	18:36	19:34	20:33
PETIT PRINCE		06:36	07:36	07:56	08:16	08:41	08:56	09:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:18	17:39	17:58	18:24	18:39	19:36	20:35
LESQUIN GARE	05:40	06:37	07:37	07:57	08:17	08:42	08:57	09:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:20	17:41	18:00	18:26	18:41	19:37	20:36
RUE DE VERDUN	05:40	06:37	07:38	07:58	08:18	08:43	08:58	09:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:21	17:42	18:01	18:27	18:42	19:38	20:37
LESQUIN JEAN JAURES	05:42	06:39	07:39	07:59	08:19	08:45	09:00	09:39	10:39	11:39	12:40	13:40	14:39	15:39	16:40	17:23	17:44	18:03	18:29	18:44	19:40	20:38
LA MOTTE	05:43	06:40	07:40	08:00	08:20	08:46	09:01	09:40	10:40	11:40	12:41	13:41	14:40	15:40	16:41	17:24	17:45	18:04	18:31	18:45	19:41	20:39
LESQUIN AEROPORT	05:47	06:45	07:46	08:06	08:26	08:52	09:07	09:46	10:46	11:46	12:47	13:47	14:46	15:46	16:47	17:31	17:51	18:10	18:38	18:52	19:47	20:45
LESQUIN JEAN JAURES	05:53	06:51	07:53	08:14	08:34	08:59	09:14	09:52	10:52	11:53	12:54	13:54	14:52	15:52	16:54	17:38	17:58	18:18	18:47	19:00	19:53	20:50
RUE DE VERDUN	05:55	06:53	07:55	08:17	08:37	09:02	09:15	09:54	10:54	11:54	12:55	13:55	14:54	15:54	16:56	17:41	18:01	18:20	18:49	19:02	19:55	20:52
LESQUIN GARE	05:56	06:54	07:56	08:17	08:37	09:02	09:16	09:55	10:55	11:55	12:56	13:56	14:55	15:55	16:57	17:41	18:01	18:21	18:50	19:03	19:56	20:52
PETIT PRINCE	05:57	06:55	07:57	08:19	08:39	09:04	09:17	09:56	10:56	11:56	12:57	13:57	14:56	15:56	16:58	17:43	18:03	18:22	18:51	19:04	19:57	20:53
PIERRE BRIZON	05:59	06:57	07:59	08:21	08:41	09:06	09:19	09:58	10:58	11:58	12:59	13:59	14:58	15:58	17:00	17:45	18:05	18:25	18:54	19:07	19:59	20:55
4 CANTONS STADE P. MAUROY	06:02	07:00	08:03	08:26	08:46	09:10	09:23	10:01	11:01	12:02	13:03	14:03	15:01	16:01	17:04	17:49	18:09	18:29	18:59	19:11	20:02	20:58

LA DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS DE LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE

Projeté dans le SDIT adopté en juin 2019 par la MEL (19 C 0312)

- à court terme,
  - renforcement des fréquences de la navette (X) dans le cadre de la concession aéroportuaire
- à moyen terme,
  - optimisation de la Liane 1 (L) *[Lille - Ronchin – Fâches],* avec extension en Bus à Haut Niveau de Service vers l'aérogare, en lien avec les développements urbains envisagés dans ce secteur

- à long terme,
  - des réflexions sur le rôle du réseau ferroviaire dans la desserte de l'aéroport (Z4) → des réflexions prospectives élargies sur un « RER métropolitain » ont été engagées en 2020 (délibération métropolitaine à venir au Conseil de décembre 2020 pour participer au cofinancement des études pilotées par SNCF Réseau) à l'échelle de l'Aire métropolitaine ; elles interrogeront, entre autres, le devenir et le fonctionnement de l'axe Lille-Valenciennes et poseront la question de la desserte de l'aéroport en fonction des scénarios retenus (en lien par exemple avec le devenir du projet de Réseau Express Hauts de France)

EN COMPLEMENT A LA DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS …

- En lien avec le **réseau autoroutier**
  - Projets communs avec l'Etat :
    - régulations dynamiques des vitesses et des bretelles d'entrée autoroutières
    - réflexions sur l'opportunité de voies réservées TC et / ou covoiturage en cours sur plusieurs entrées autoroutières de la métropole (A22, A25, A1)
  - Projet métropolitain d' « Ecobonus Mobilité » ou « Péage positif » : un marché opérationnel actuellement en attente d'attribution (en attente d'autorisations de la part de l'Etat d'un modèle innovant de marketing individuel auprès des usagers du réseau autoroutier)
- **Réseau viaire « local »** :
  - Réflexions engagées en matière de circulation à l'échelle de Lesquin avec la commune. Propositions au 1er trimestre 2021
- **Modes doux** :
  - En lien avec le CRT, dans le cadre de la rénovation des parcs d'activités, densification du maillage cyclable sur le secteur en cours (des opérations programmées en 2021 et 2022)
- **Autres démarches** :
  - Plan de Mobilité (anciennement Plan de déplacements Entreprise/Etablissement) : employés, visiteurs,…

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

PROJETS DE GESTION DU TRAFIC SUR L'AUTOROUTE A1

Direction Interdépartemantale des Routes Nord (DIR Nord)

Sommaire

1. Le contexte de la congestion et des trafics

2. Projets de Régulation dynamique des vitesses

3. Projets Régulation dynamique des accès

4. Les Voies réservées

Les niveaux de trafics et de congestion

Caractéristiques de l'autoroute A1 :

1. Axe présentant les trafics les plus élevés de l'agglomération lilloise

- Entre Carvin et Seclin : 114 000 véhicules / jour dans les 2 sens de circulation
- Au niveau de Lesquin : 152 000 véhicules / jour dans les 2 sens de circulation

2. Axe congestionné quotidiennement (vitesse <70km/h)

- Le matin, dans le sens Paris → Lille : 2h de congestion cumulée en moyenne/jour
  - 6h30 : Apparition de congestion au niveau de l'échangeur de Carvin, remontant jusqu'à l'échangeur A21/A1
  - 7h00 : Apparition de la congestion au niveau de l'échangeur de Seclin
  - 7h30 : Apparition de la congestion au niveau de l'échangeur de Lesquin
  - Lors des jours à forts trafics, les différentes congestions peuvent se rejoindre et entraîner une congestion complète de l'axe
- Congestions également observées lors de l'heure de pointe du soir (2h en quittant Lille)

Les phénomènes de congestion

- Essentiellement en heures de pointe et domicile-travail, trafics plus « lissés » dans la journée
- Des trafics globalement élevés génèrent des évènements ponctuels mais réguliers
  - --> engendrent également des saturations (accidents, véhicules à l'arrêts, entrecroisements au niveau des échangeurs…) y compris sur le réseau secondaire par effet d'évitement
- Un élargissement du "tuyau" ou une démultiplication des échangeurs ne servirait à rien car globalement c'est l'ensemble réseau "secondaire+autoroutier" qui est saturé (principe des « vases communicants »)

➔ Les Projets en cours portés par l'État ont pour objectifs d'agir sur la fluidité en réduisant la congestion moyenne par action sur les perturbations au sein du trafic…

- …tout en incitant au report modal (voie de covoiturage en venant du Sud, accès aux transports en commun)

- D'où l'enjeu d'une gestion dynamique des trafics : signalisation directionnelle ajustée en temps réel avec indication de temps de parcours, lissage des horaires de sortie pour les activités économiques…
- ... tout cela en complément des actions d'incitation à l'utilisation des modes doux et TC actuels

Régulation dynamique des vitesses (RDV)

Objectifs :

- Homogénéiser les vitesses entre les voies pour une meilleure occupation de la voie lente, une diminution des mouvements de changement de voies afin de maintenir des débits élevés avant l'apparition de la congestion
- Diminuer l'accidentologie et les « incidents » perturbant la circulation
- Adapter la vitesse autorisée en amont de zone congestionnée ou accidentée
- Dispositif existant sur A25 (gain de 6mn sur un trajet moyen de 20mn)

Concernant l'autoroute A1 :

- Une RDV dans les deux sens de circulation
  - De Dourges au divergent A1/A22
  - Du divergent A1/A22 à Seclin
- Début des travaux : 2021

Régulation dynamique des accès

Objectifs :

- Agir sur le débit de la bretelle pour **fluidifier les entrées** (= principe du « goutte à goutte », cycles de feux rapides)
- **Retarder l'apparition de forte congestion** par une meilleure maîtrise des insertions sur l'autoroute en limitant l'impact des manœuvres trop rapides

Concernant l'autoroute A1 :

- Trois RA sont envisagées : Échangeurs de Carvin, Seclin, Lesquin
- Étude en cours avec Polytechnique afin d'optimiser le fonctionnement de ces dispositifs en les coordonnant
- <u>Programmation :</u>
  - 2020/2021 : Étude et appels d'offres
  - 2022 : Travaux d'aménagements et mise en service

Les 2 types de voies réservées étudiées par l'Etat

Voie réservée au transports en commun (VRTC)

- Voie réservée en **Bande d'arrêt d'Urgence**
- Limitée à 100 veh/h - Vitesse maximale autorisée : 70 km/h

Contraintes :

- Passage des échangeurs, gestion du « dernier km »
- Zone d'entrecroisement et bretelles de transition notamment sur A1
- vitesses rapides / passagers debout ou vitesse limitée du bus

Sur le réseau Etat DIR Nord :

Étude en cours pour implantation d'une VRTC sur l'A22/RN356, sens Belgique → Lille (Expérimentation proposée à la MEL)

Voie réservée au covoiturage (VR2+)

- Voie réservée en **voie rapide à gauche**
- Réservée pour les véhicules de plus de 2 passagers ou crit'air 0

Contraintes :

- Impact sur la congestion en amont
- Gestion des différentiels de vitesse entre voies

Sur le réseau Etat DIR Nord :

Étude en cours sur le réseau pour implantation d'une voie de covoiturage sur l'A1, sens Dourges → Lille (démonstrateur 2021 et 2022)

Étude dans le cadre du passage à 2x3 voies de l'A25

Région
Hauts-de-France

LA RÉGION ET L’ACCESSIBILITÉ DE L’AÉROPORT

LA VISION STRATÉGIQUE (1/2)

- Le SRADDET réaffirme la place de l’aéroport de Lille-Lesquin en tant que porte d’entrée internationale

- « L’amélioration de la desserte des plateformes aéroportuaires est un enjeu important, d’autant plus que la desserte automobile soulève des difficultés en matière de congestion du trafic et de temps d’accès. C’est pourquoi, l’enjeu d’interconnexion entre plusieurs modes de transport est important pour l’aéroport de Lille-Lesquin dans un contexte de congestion croissante à la périphérie de Lille »

LA VISION STRATÉGIQUE (2/2)

- Le SRADDET rappelle également l'importance de l'accessibilité à la métropole lilloise et notamment la nécessité de décongestionner/réguler le trafic routier, fiabiliser la desserte ferroviaire et la rendre plus capacitaire

- Parmi les leviers notamment identifiés :
  - **« optimiser les infrastructures et améliorer l'organisation des service de transport »**
  - **« accompagner les usagers et adapter les solutions de mobilité »**
  - **« proposer une desserte ferroviaire pour favoriser les déplacements au sein du bassin de mobilité de la Métropole »**

LA CONGESTION ROUTIÈRE

Un accompagnement de la Région au programme ALLEGRO

- La Région participe aux actions de réduction de la thrombose routière sur le périmètre de la MEL en contribuant à la mise en place du système d'exploitation dynamique des autoroutes et des voies rapides urbaines.

- En juin 2020, la Région a délibéré à hauteur de 3 millions d'euros pour accompagner les opérations de régulation de vitesse sur l'A22 et l'A1, de régulation d'accès sur les échangeurs de Lesquin, Seclin et Carvin (A1), le déploiement de l'information routière sur le réseau, et les études de création d'une voie réservée au covoiturage sur l'A1.

LES LIGNES INTERURBAINES

Deux lignes interurbaines du réseau régional routier Arc en Ciel P2-Pévèle ont actuellement un itinéraire limitrophe avec l'aéroport de Lille-Lesquin.

LR 205 : Pont-à-Marcq - Villeneuve d'Ascq (rabattement sur la ligne de métro 1 «4 Cantons ») : 6 allers et 7 retours en Période scolaire (4 allers et 4 retours les samedis),

LR 221 : Orchies - Templeuve- Lille (rabattement sur la ligne de métro 2 « Porte de Douai ») : 6 allers et 6 retours par jour Toute période (5 allers et 6 retours les samedis).

LE SERVICE EXPRESS MÉTROPOLITAIN

Région Hauts-de-France

Une volonté d'accompagnement à moyen terme de la part de la Région

- Le Service Express Métropolitain (SEM) vise à mettre en place un RER « métropolitain » en densifiant l'offre TER sur l'étoile lilloise

- Ce projet traduit une volonté commune des élus régionaux et de la MEL de voir s'améliorer les dessertes TER courte et moyenne distance accédant à la métropole lilloise. Il s'agit également de renforcer la desserte entre la MEL et le Bassin minier, et depuis des territoires plus éloignés comme le Val de Sambre et l'Avesnois (LSA)

- La Région est le principal financeur des études portées par SNCF Réseau pour le déploiement des Services Express Métropolitains sur l'étoile ferroviaire de Lille

TEMPS D’ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC

Comment poser des questions sur Zoom ?

- Levez la main :
  - Cliquez sur « participants », en bas, dans la barre d'outils.
  - La liste des participants va apparaitre sur la droite de l'écran.
  - En bas de cette liste vous pourrez cliquer sur « Lever la main ».

- Lorsque l'animatrice vous donne la parole, elle autorise l'activation de votre micro. Veillez à ce que votre micro soit activé.
- Vous pouvez alors vous exprimer à l'oral.
- Lorsque vous avez terminé votre intervention, veillez à couper votre micro.

Conclusion

Laurent DEMOLINS,
Garant de la concertation

Clôture de la réunion

Christophe COULON,
Président du SMALIM

Prochain rendez-vous :

Réunion publique de clôture de la concertation

Le 3 décembre à 18h

Merci pour votre participation !

Diapositives présentées lors des échanges avec le public

Procédures d'arrivées et de départs RNAV en piste 26