

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

CONCERTATION PREALABLE

Compte-rendu synthétique de la réunion publique de clôture du 3 décembre 2020

Réunion publique tenue en ligne

Participants : 70

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
- Eric VANDAMME, Aéroport de Lille SAS
- Yves COQUERELLE, Aéroport de Lille SAS

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 Syndicat Mixte des Aéroports de Lille et de Merville (SMALIM) et Vice-président de la Région Hauts-de-France

Christophe COULON remercie tous les participants de leur présence. Il précise que le SMALIM est propriétaire de l'aéroport depuis janvier 2007. Il rappelle que la concertation est mise en œuvre volontairement afin de partager le projet avec le public et d'enrichir le projet. Le projet a pour objectif de mettre aux normes la plateforme aéroportuaire et cette nécessaire mise aux normes passe également par une modernisation des infrastructures. En effet, l'aérogare a été mise en service il y a 25 ans et a atteint en 2019 un niveau de saturation préoccupant, avec 2,2 millions de voyageurs. L'aérogare atteint son niveau maximal de saturation à 2,6 millions de voyageurs par an. De plus, il précise que, si la crise sanitaire a impacté le trafic sur l'année 2020 et l'impactera dans les années à venir, le niveau de trafic de 2019 sera à nouveau atteint d'ici quelques années.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Le Président du SMALIM rappelle également que l'aéroport de Lille rend un service public, et qu'il a pour obligation d'accueillir les compagnies qui le souhaitent dès lors qu'elles ont les droits de trafic. Il souligne que l'aéroport de Lille n'a jamais eu une politique de développement basée sur le subventionnement public ; l'augmentation du trafic passagers est une évolution naturelle. En effet, cette augmentation est liée à l'arrivée des compagnies low-cost sur le marché du transport aérien, mais n'est pas due à un accroissement artificiel subventionné par des financements publics. Il s'agit donc d'une croissance modérée.

Enfin, il souligne que l'objectif de la réunion de clôture est de faire un premier bilan des échanges tenus durant la concertation, bilan qui tient compte des alertes, des remarques, et des contributions qui visent à améliorer le projet.

Aurélié PICQUE, modératrice de la réunion

Aurélié PICQUE rappelle que cette réunion se tient à nouveau en ligne du fait de la contrainte sanitaire. Elle explique que la réunion se tiendra en deux temps : une présentation du projet puis un bilan des premiers enseignements tirés de la concertation. La seconde partie de la séance sera consacrée aux échanges avec le public.

Laurent DEMOLINS, garant de la concertation

Laurent DEMOLINS se présente en tant que garant de la concertation, désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Il rappelle que la CNDP veille à l'information et la participation du public. Son rôle est de s'assurer que le public puisse poser des questions, et que le maître d'ouvrage apporte des réponses au regard des connaissances dont il dispose au moment où la question est posée.

Il informe le public que plus de 300 questions et avis ont été déposés *via* le site internet, et que le maître d'ouvrage s'efforce d'y répondre dans les meilleurs délais. Enfin, il souligne que, de son point de vue, la concertation fonctionne bien.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Présentation générale du projet par le maître d'ouvrage

Cf diaporama

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

Présentation du bilan synthétique des échanges et des premiers enseignements tirés par le maître d'ouvrage

Cf diaporama

Marc-André GENNART, Directeur d'aéroport de Lille SAS, présente le bilan des échanges à ce stade et les premiers enseignements de la concertation.

Echanges avec le public

Aurélie PICQUE explique les modalités pour prendre la parole et indique qu'elle prendra les questions par deux ou trois. Elle invite les participants à se présenter et à rester concis pour que tout le monde puisse s'exprimer.

Un participant, membre de l'association Virage Energie, explique que le groupe Métropole Ecologie Citoyenne et Solidarité a transmis un cahier d'acteur le 26 novembre dernier. Il demande au maître d'ouvrage quand il sera publié sur le site.

Aurélie PICQUE indique que les cahiers d'acteurs seront tous publiés le lendemain.

De son côté, Marc-André GENNART précise qu'une série de réponses aux questions est en cours de rédaction.

Un habitant de Lesquin réagit au sujet de la gratuité des parkings avions de nuit et à l'augmentation de 60% de la taxe d'atterrissage. Il s'interroge sur le caractère dissuasif réalisé par une augmentation de moins de 500 euros.

Un habitant de Vendeville, également pilote d'avion, revient sur l'impact du projet sur l'environnement humain et sur les caractéristiques du projet. Il souhaite savoir pourquoi le maître d'ouvrage n'envisage pas d'étendre les taxiways jusqu'au seuil de piste, sur la piste principale. En effet, selon lui, cela permettrait de gagner en distance de roulement au décollage ainsi qu'en quantité de braquage volet. En conséquence, selon lui, les avions voleraient plus haut et feraient moins de bruit. Pour les départs

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

vers le sud, les avions auraient l'opportunité de virer au-dessus de l'autoroute et économiseraient du carburant.

Il ajoute qu'avec l'augmentation des températures, la distance de décollage augmente de 1 à 5 mètres par an selon le type d'avion. Selon lui, les avions devraient s'aligner en bout de piste afin d'en utiliser toute la longueur, ce qui n'est pas fait actuellement.

Il indique ensuite que cela fait près de 40 ans que les procédures d'approche à Lille-Lesquin sont à 2 000 pieds au-dessus du niveau de la mer. Même si cela ne relève pas de la responsabilité de l'aéroport, il aimerait savoir pourquoi les altitudes de dernier palier ne sont pas augmentées afin de réduire la vitesse lors de l'atterrissage, car selon lui le bruit est plus souvent occasionné par les volets que par les moteurs.

Il demande au maître d'ouvrage si les prévisions de trafic tiennent compte du « phénomène train » et plus largement de l'évolution des politiques publiques face au changement climatique.

Laurent DEMOLINS indique que pour le partage des cahiers d'acteurs, les participants peuvent mettre son adresse mail en copie.

Marc-André GENNART revient sur la question de la redevance d'atterrissage et du parking gratuit. Il rappelle que les coûts du parking sont annulés la nuit, afin que les compagnies s'arrêtent la nuit, et que la taxe d'atterrissage -après 22 heures et avant 6 heures du matin- sera augmentée de 60%. En coût réel, cela représente un coût supplémentaire de 300 à 500 euros par mouvement d'avion. Cela impacte de 1 à 4 euros les billets d'avions.

Il souligne également que l'aéroport doit trouver un équilibre. Cette mesure permet aux avions en retard d'atterrir, tout en dissuadant ceux qui souhaitent programmer un atterrissage de nuit. Il rappelle que récemment, la décision a été prise de dissuader un vol cargo de nuit. Le dialogue a permis de dissuader la compagnie de proposer ce vol.

Yves COQUERELLE revient sur la proposition d'étendre le taxiway. Il rappelle que le prolongement des taxiways s'inscrit dans un plan d'investissement contractuel. Par ailleurs les décollages depuis les taxiways perpendiculaires varient d'une compagnie à l'autre. Certaines compagnies privilégient les décollages aux intersections avec les taxiways intermédiaires, tandis que d'autres privilégient les décollages depuis le bout de piste, au niveau des raquettes de retournement. C'est la pratique mise en œuvre aujourd'hui. Du point de vue environnemental, en gagnant 200 mètres de roulage et en appliquant un taux de montée de 10%, on gagne 20 mètres de hauteur, ce qui n'a pas forcément un impact fort vis-à-vis de l'altitude de passage et donc des niveaux de bruit ressentis au sol.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Marc-André GENNART explique qu'il faut également trouver un équilibre avec les consommations de carburant et l'imperméabilisation des sols. En collaboration avec l'aviation civile, l'aéroport vise à l'optimisation des temps de roulage pour limiter les nuisances sonores et la consommation du carburant. Les propositions seront prises en compte lors de la prochaine Commission Consultative de l'Environnement (CCE).

Il ajoute que le projet tient compte des évolutions institutionnelles et que l'objectif n'est pas de développer des destinations situées à moins de 3 heures de train. En outre, il ajoute que les destinations européennes à proximité de Lille n'ont pas non plus vocation à être développées. C'est notamment le cas de la Hollande. Ainsi, l'objectif n'est pas de concurrencer le train sur les courtes distances.

Laurent BRETON complète également la réponse à propos des paliers d'approche. Concernant les modalités d'approche des pistes et le bruit généré en phase d'atterrissage, il existe plusieurs paliers de stabilisation avant d'approcher de la piste. Il explique que dans la pratique, les approches continues sont préconisées : l'avion descend de façon continue et sans rupture pour éviter de sortir les aérofrenes, qui provoquent davantage de nuisances sonores. L'idée est d'utiliser l'inertie de l'avion. Laurent BRETON indique qu'il va demander un bilan des pratiques sur l'aéroport de Lille.

Lauren DEMOLINS souligne l'effort de transparence du maître d'ouvrage. Il revient sur la question concernant le coût de la redevance d'atterrissage. Il explique qu'il serait intéressant de comparer le coût du kérosène pour un vol Marseille-Lille aux 300 euros induits par la redevance.

Il revient également sur la création des taxiways parallèles. Il explique qu'il serait nécessaire d'avoir une étude qui tienne compte des avantages et des inconvénients de cette proposition. De plus, il souligne que la question des nuisances sonores est une vraie difficulté. Il n'existe pas de solution unique, mais plusieurs mesures pourront limiter la gêne pour les habitants. Ainsi, il suggère qu'une étude justifiant la non-prolongation des taxiways soit menée.

Christophe COULON explique qu'à l'unité le coût de 500 euros n'est pas dissuasif. Néanmoins, il souligne que lorsqu'un opérateur se pose des dizaines de fois à Lille, il tiendra compte de ce coût dans son budget. De fait, un coût supplémentaire cumulé n'est pas neutre à l'échelle d'une année d'exploitation. Il explique que dans les années à venir le coût de la redevance pourra être reconsidéré afin d'être davantage dissuasif si nécessaire.

Une habitante de Fretin intervient concernant les nuisances sonores. Elle explique être concernée par les décollages sous vents d'Est alors que la redevance d'atterrissage ne concerne que les atterrissages ; elle en conclut qu'un avion qui décolle après 22h n'est pas concerné. Elle demande au maître d'ouvrage de mettre en place un couvre-feu. De plus, elle explique qu'à Beauvais, le couvre-feu est déjà appliqué mais que les avions basés sont en train de remettre en cause ce système. Or, elle note que le développement d'avions basés est prévu dans le projet.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Elle rappelle également que le couvre-feu doit s'appliquer aux vols commerciaux, et ne doit pas concerner les vols du CHU. Elle souhaite que les avions en situation d'urgence puissent atterrir. Enfin, elle souligne que le couvre-feu existe à Orly et à Bâle-Mulhouse. Elle souhaite que la solution soit étudiée et analysée par l'aéroport de Lille. Elle s'inquiète également du développement de compagnies low-cost qui feront décoller les avions très tôt le matin. Enfin, elle souligne que la station de mesure du bruit à Fretin se trouve en dehors de la trajectoire. Elle souhaite, en vue de la CCE, que des mesures de bruit soient effectuées là où les avions passent réellement.

Un participant reprend la parole et demande à ce qu'une étude précise soit menée pour l'extension des taxiways. Sur l'approche des avions, il explique qu'à Lille le dernier pallier est actuellement à 2000 pieds. L'idéal est de réduire la vitesse en descente mais souvent ce système est inapplicable. Il explique qu'il faudrait créer une procédure avec un palier à 3000 pieds pour réduire les nuisances sonores perçues par les riverains. Il indique que c'est ce qui a été mis en place à l'aéroport de Charleroi.

Christophe COULON revient sur le couvre-feu. Il souligne que l'aéroport de Beauvais a une histoire particulière. Les orientations stratégiques et les perspectives de développement de l'aéroport de Lille ne sont pas comparables. L'aéroport de Beauvais n'a presque qu'un seul client, Ryanair ; le dialogue des élus est donc « mono-client ». C'est dans ce cadre que Ryanair peut avoir des exigences particulières. A Lille, Ryanair est également présent mais n'est pas l'unique opérateur. Dans tous les cas, le déploiement d'une base sur un aéroport ne se fera pas au mépris de la tranquillité des voisins.

Par exemple, les élus du SMALIM ont unanimement refusé la venue d'un opérateur de fret la nuit. Il voulait arriver à 1 heure et repartir à 2 heures du matin. Il informe que si le dialogue mené n'avait pas fonctionné, alors le SMALIM aurait pris des mesures extraordinaires de redevance.

Marc-André GENNART explique en complément que TUI Fly n'est pas une compagnie low-cost à part entière. Cette compagnie propose principalement des vols de vacances et n'est pas supposée décoller avant 6 heures du matin. De plus, si la redevance n'a pas l'impact souhaité, d'autres mesures pourront être prises.

Il revient sur la disposition des antennes de mesure du bruit. Il explique qu'elles seront repositionnées. En outre, des études ponctuelles de bruit sont effectuées.

Enfin, concernant les taxiways, il explique que le maître d'ouvrage proposera une réponse écrite détaillée, la question ayant également été posée *via* le site Internet. Dès à présent, il rappelle que la sécurité est centrale et au cœur du projet. Il rappelle que le nombre d'accidents d'avion a été divisé par 100 en France grâce aux différentes procédures de circulation au sol et en approches.

Un participant souligne que la concertation a permis d'aborder la question des impacts négatifs mais souhaiterait que le débat s'oriente également sur les gains potentiels du projet. Il souhaite savoir

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

comment l'aéroport va s'intégrer dans son environnement proche, et si par exemple une zone arborée est envisagée ou encore si des pistes cyclables seront créées du côté d'Avelin. Il estime que le côté rural de l'aéroport n'est pas assez pris en compte par le projet.

Il explique avoir lu que l'aéroport a donné sa permission pour créer un hub de mobilités et désengorger l'autoroute. Néanmoins, il souligne ne pas avoir entendu la Région sur ce sujet.

De plus, il demande si la mise en place d'un palier plus court au décollage n'impacterait pas davantage la qualité de l'air des habitants vivant à moins d'un kilomètre de l'aéroport. Plus largement, il demande si les habitants à proximité de l'aéroport auront des compensations ou un accompagnement particulier pour moins subir les nuisances.

Enfin, il souligne que la desserte de la commune d'Avelin, ou encore de Fretin, a été peu abordée. Il rappelle que ces communes sont limitrophes mais ne sont pas prise en compte dans l'offre de desserte proposée par l'aéroport.

Une habitante du collectif Fretin en Transition souligne avoir envoyé un cahier d'acteur, et ne pas avoir reçu d'accusé de réception. De plus, elle souligne une incohérence : l'étude d'impact sur l'environnement ne sera présentée qu'au printemps 2021 alors que le permis de construire doit être déposé au premier trimestre 2021.

Aurélié PICQUE rappelle que les cahiers d'acteurs seront tous publiés. L'adresse mail du garant de la concertation est affichée à l'écran.

Marc-André GENNART explique que le permis de construire sera déposé plutôt au mois de mai, et contiendra l'évaluation environnementale. La réunion présentant les résultats de l'étude d'impact sera organisée avant le dépôt du permis de construire.

Yves COQUERELLE revient sur la question de l'insertion paysagère de l'aéroport. Il souligne qu'une précédente réunion a permis de présenter en détails les mesures proposées par le projet. A propos de la plantation d'arbres, il explique qu'un inventaire faune et flore est en cours. De plus, le projet souhaite valoriser les 260 hectares de prairie. Il rappelle également que par le passé 500 arbres ont été plantés.

Il indique également que des pistes cyclables seront mises en place dans le cadre du le projet pour se raccorder au réseau de la Métropole Européenne de Lille et qu'un abri vélo sera installé sur le site de l'aérogare.

Enfin, concernant la qualité l'air, il indique qu'un capteur a été mis en place à Ennetières. De plus, une seconde campagne de mesure sera effectuée d'ici quelques semaines. Dans tous les cas, il confirme que le secteur d'Ennetières est pris en compte.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Christophe COULON souligne que dans un souci d'objectivité, les effets positifs du projet n'ont peut-être pas été suffisamment présentés. Il rappelle que le projet va créer des emplois. De plus, un aéroport contribue à l'image de marque d'un territoire : c'est la première image que le voyageur a lorsqu'il arrive sur un territoire. Avoir un aéroport vieillissant n'est donc pas satisfaisant. Il souligne également que le projet a pour objectif d'atteindre la neutralité carbone. A propos du hub de mobilité, il explique que le SMALIM a conscience du positionnement géographique de l'aéroport, et qu'il détient du foncier qui pourra être mis à disposition à l'échelle métropolitaine.

Un représentant de la commune de Templeuve au SIVOM Grand Sud de Lille revient sur les remarques concernant le taxiway. Il souligne que ces remarques ont déjà été adressées à l'aéroport dans le cadre du SIVOM. Il souhaite qu'une étude technique et financière soit présentée. Il souligne que le projet global aurait pu intégrer cette réflexion de prolongation du taxiway dès le début.

De plus, il explique que les nuisances sonores sont mieux acceptées lorsqu'elles sont annoncées et prévisibles. Il souhaite que les vols soient annoncés et visibles sur internet en temps réel, afin que riverains puissent connaître les horaires de passage des avions.

Un participant revient sur la piste cyclable. Il souligne qu'elle ne concernera que la ville de Lesquin, située du côté de la métropole Lilloise. A l'inverse, il existe peu d'accès pour se rendre à Lille depuis Avelin, notamment en vélo. La voie qui borde l'aéroport est mal entretenue. Selon lui, cette question d'intégration dans l'environnement est à prendre en compte. Il existe un clivage entre la partie Nord de l'aéroport, très urbanisée, et la partie Sud, très rurale. Par exemple, il explique devoir faire 10 kilomètres en voiture pour atteindre l'aéroport. Ainsi, il n'y a pas d'aménagements permettant d'accéder à l'aéroport rapidement. Enfin, il souligne que les nuisances provoquées par la piste secondaire ont peu été abordées.

Un habitant de la Pévèle explique que les atterrissages et les décollages de nuit soulèvent une question de santé publique. Il demande au maître d'ouvrage si la possibilité de mettre en place un couvre-feu sera réellement étudiée.

Marc-André GENNART explique que des études de faisabilité concernant les taxiways ont été réalisées par le passé. De plus, un suivi en temps réel des nuisances sonores sera envisagé.

De son côté, Yves COQUERELLE confirme que dans le cadre de la modernisation du système de monitoring bruit, de nouvelles fonctions pour visualiser les trajectoires sont prévues.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Marc-André GENNART revient sur la partie Sud de l'aéroport. Il explique avoir conscience que le Sud de l'aéroport manque d'accessibilité. Il explique que des échanges avec les bus Arc-en-ciel Pévèle sont en cours pour améliorer la desserte.

Il revient sur la valorisation des 260 hectares de prairies et explique que des réflexions seront engagées pour améliorer la visibilité des habitants du Sud de l'aéroport et également pour créer des voies de promenades.

Enfin, il précise que la piste secondaire est dédiée à l'aviation de loisirs et n'a pas pour ambition d'accueillir des vols commerciaux.

De plus, Yves COQUERELLE indique que la modélisation acoustique bruit tiendra compte de l'ensemble du trafic aérien, y compris celui de l'aviation légère.

Marc-André GENNART indique que l'aéroport apportera, dans son bilan de la concertation, une réponse écrite concernant la mise en place d'un couvre-feu.

Christophe COULON indique que le versant Sud de l'aéroport sera davantage pris en compte. Il explique qu'il se rapprochera du Président de la CCPC et maire d'Attiches pour explorer ce sujet.

Enfin, sur le couvre-feu, il explique que des réponses seront apportées. Néanmoins, il rappelle que la mise en place d'un couvre-feu relève d'une décret ministériel pris à l'aune d'un certain nombre d'enjeux, notamment un rythme important du trafic.

Le maire de Lesquin remercie le maître d'ouvrage d'avoir mis en place une concertation volontaire. Il souligne que le conseil municipal de Lesquin est conscient de l'importance de l'aéroport pour la métropole et la région. Il explique que le 25 novembre, le conseil municipal de Lesquin a émis un avis favorable sur deux points : l'amélioration de l'accueil des passagers et l'adaptation aux évolutions réglementaires. Il souligne qu'un avis défavorable a également été émis concernant l'augmentation des vols. Il demande au maître d'ouvrage d'avoir un contrôle accru des vols de nuit, et demande à la MEL de revenir sur la proposition faite de créer un tramway reliant Lille et l'aéroport. Il explique que la desserte de l'aéroport doit être améliorée avant l'augmentation du nombre de vols. Par exemple, il demande à ce que des aménagements routiers, tel qu'un accès direct depuis l'A1, pour fluidifier le trafic soit mis en œuvre. En revanche la proposition de bus semble inadaptée au vu de l'encombrement déjà existant des voies d'accès.

Benoît READY, Directeur de la coordination des politiques interministérielles de la Préfecture du Nord félicite le maître d'ouvrage pour l'organisation de la concertation, y compris dans des conditions sanitaires contraintes, et la qualité des échanges. Il souligne que l'Etat sera attaché à accompagner le porteur de projet dans la conduite des procédures administratives qui vont se lancer, à savoir le dépôt du permis de construire et l'enquête publique. Les réflexions menées par les services de l'Etat vont permettre de fluidifier le trafic, notamment avec la régulation de la vitesse ou encore la création d'une voie réservée aux bus ou au covoiturage.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Sur la question des nuisances sonores, il souligne que la date de la prochaine CCE devra être fixée rapidement, et qu'au vu de la qualité des échanges par la visio-conférence, une réunion à distance pourrait être envisagée.

Conclusion de la réunion

Intervention du Directeur de l'aéroport de Lille, Marc-André GENNART

Marc-André GENNART remercie tous les participants pour leurs contributions. Il considère que cette concertation fût une aventure enrichissante pour Aéroport de Lille SAS, puisqu'elle a permis de rencontrer le public et d'aborder tous les sujets. Cette concertation a également permis de se confronter à une pluralité d'avis, d'entendre des avis positifs, des doutes et des angoisses. Il explique entendre les personnes impactées par l'aéroport, et avoir pris note de leurs contributions pour les étapes à venir du développement de l'aéroport. Il remercie tous les participants et intervenants qui ont alimenté le débat.

Enfin, il rappelle que l'aéroport reviendra vers le public à la suite du bilan du maître d'ouvrage pour exposer la manière dont il tient compte des contributions dans son projet. De plus, les échanges continueront, en dématérialisé ou en présentiel, jusqu'à l'enquête publique.

Intervention du garant de la concertation, Laurent DEMOLINS

Laurent DEMOLINS aborde six points de conclusion qu'il a relevés tout au long de la concertation. Tout d'abord, il souligne la qualité des interventions et des réponses apportées. Il explique avoir retenu des enseignements et des engagements pris par le maître d'ouvrage pour enrichir le projet. Il se réjouit que l'aéroport s'engage à faire de nouvelles réunions. Il rappelle que le sujet majeur est celui des nuisances sonores de jour et de nuit, et que pour donner suite à la proposition faite à propos des taxiways, il sera important d'approfondir le sujet. Il demande au maître d'ouvrage de proposer une étude montrant les avantages, les inconvénients et les risques de mettre en place de nouveaux taxiways sur la piste principale. Il rappelle également que la question de la mobilité à Lesquin est un sujet central.

Enfin, il souligne la qualité de la concertation, mais regrette l'absence de la Métropole Européenne de Lille.

Clôture de la réunion par Christophe COULON

Christophe COULON rappelle que cette concertation est la première étape d'un projet au long court qui continuera à vivre dans les mois et années à venir. Il remercie tous les participants qui se sont mobilisés : près de 500 personnes ont participé au processus de concertation volontaire. Il rappelle

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

que l'objectif de cette concertation est avant tout de permettre au public de participer au projet très en amont, sans attendre un processus formel et obligatoire pour entamer le dialogue. Cette première étape a permis de comprendre les enjeux du projet, et d'entendre les inquiétudes légitimes du public.

De plus, il rappelle que le SMALIM et le maître d'ouvrage sont des acteurs conscients, qui ne cherchent pas à « développer un business ». Il note que le doute est présent, et dit avoir conscience, au nom du SMALIM, de l'impact du projet actuel sur le territoire : nuisances sonores, impact carbone, congestion routière, etc. Néanmoins, si le doute permet de revoir le projet, il rappelle que le SMALIM ne doute pas de l'avenir du secteur aérien. En tenant compte de l'histoire de l'aviation, et de la Covid-19, le trafic reprendra à Lille comme partout dans le monde. Il rappelle que la planète ne s'arrêtera pas de voyager. Ainsi, le projet sera maintenu dans des temporalités différentes.

Il souligne que des élus de la MEL sont présents au sein du SMALIM, et soutiennent le projet. Néanmoins, il veillera avec le Président de la MEL à apporter des réponses collectives afin que la stratégie dépendant de la MEL soit exposée avec plus de clarté. Une réunion dédiée aura lieu.

De plus, il remercie le Conseil municipal de Lesquin d'avoir émis un avis sur le projet, et rappelle que des analyses préliminaires sont en cours pour étudier, avec les services concernés, la possibilité d'aménager un demi-échangeur sur l'A1 pour desservir l'aéroport. Il souligne que ces travaux n'ont pas été versés dans les propositions faites car, à ce stade, il n'y a pas de concret à présenter. Néanmoins, beaucoup de solutions sont étudiées, notamment avec la MEL.

Enfin, il remercie les équipes d'Aéroport de Lille SAS et le garant de la concertation pour son travail de transparence et de clarté. Il considère que la première étape a été une réussite et que toutes les questions et contributions ont été entendues.