

Compte rendu synthétique de la réunion avec les riverains de l'aéroport sur le thème des nuisances sonores

27 janvier 2021 17h30 – 19h30

Participants : 48 personnes connectées

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
- Yves COQUERELLE, Aéroport de Lille SAS

Animation : 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 se présente en tant que Président du SMALIM , le Syndicat Mixte des Aéroports de Lille et de Merville, propriétaire des infrastructures aéroportuaires de Lille et de Merville. Il siège au sein de cette instance en sa qualité d' élu régional. Il précise que la SMALIM est également composé d'élus de la Métropole Européenne de Lille (MEL) et d'élus de la Communauté de communes de Flandres-Lys.

Christophe COULON rappelle que le maître d'ouvrage et le SMALIM s'étaient engagés lors de la concertation à organiser une réunion sur la gêne sonore pour les riverains de l'aéroport, un sujet récurrent. Cette réunion vise à préparer la prochaine Commission consultative de l'environnement (CCE), en écoutant les riverains afin de préciser leurs attentes. La CCE est une structure réglementaire présidée par le Préfet du Département. Elle permettra d'évoquer la question de l'action de l'aéroport en termes de réduction des nuisances sonores, et la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) présentera les travaux sur l'évolution des trajectoires

Christophe COULON précise que l'objet de la réunion de ce soir est d'écouter les riverains et de poursuivre le dialogue engagé lors de la concertation.

Il rappelle enfin que quelques jours après le terme de la concertation volontaire, l'Autorité environnementale (organisme rattaché au Ministère de l'Environnement et consulté dans le cadre du projet de modernisation de l'aéroport afin de lui présenter la méthode, les objectifs, les études relatives au projet) a validé la procédure. Il précise qu'elle demande d'aller plus loin sur certains points (le bilan carbone, les projections de trafic, l'impact de la crise sanitaire, la pollution lumineuse), et que cette démarche montre que la méthode employée est satisfaisante, que le dossier est sérieusement travaillé et concerté. Il y a encore beaucoup de travail à faire jusqu'au dépôt de demande du permis de construire et de l'autorisation environnementale.

Présentation du déroulement de la réunion par Aurélie PICQUE

Aurélie PICQUE, modératrice de la réunion indique que cette réunion se tient en ligne en raison du couvre-feu à 18h, et que les conditions sont réunies pour que tout le monde puisse s'exprimer. La réunion se déroule en deux temps : une brève présentation de la situation par Aéroport de Lille SAS, puis un temps d'échanges avec le public. Elle précise que la réunion est enregistrée.

Introduction par Marc-André GENNART, Directeur d'Aéroport de Lille SAS

Marc-André GENNART remercie les participants de s'être connectés pour ce dialogue au sujet des nuisances sonores. Cette réunion est le fruit d'un engagement pris lors de la concertation, afin de recueillir les idées, de partager les différentes possibilités qui peuvent exister pour limiter les nuisances sonores, notamment en vue de la prochaine CCE. Il indique également que ce soir la réunion se concentre sur les nuisances sonores, et non pas sur le projet de modernisation ; ce dernier fera l'objet d'autres temps d'échanges qui seront organisés d'ici l'enquête publique.

Rappel de la situation par Aéroport de Lille SAS

Marc-André GENNART et Yves COQUERELLE, d'Aéroport de Lille SAS, présentent la situation actuelle en ce qui concerne les nuisances sonores (cf. diaporama).

Echanges avec le public sur les caractéristiques générales du projet

Aurélie PICQUE ouvre le temps d'échange avec le public. Elle souligne que les questions seront prises par groupe, et explique la procédure Zoom pour prendre la parole.

Les contributions sont classées par commune et intègrent des échanges complémentaires qui se sont tenus par courriel à l'issue de la réunion.

Fretin

Plusieurs participants élus de la commune de Fretin expriment leur inquiétude quant aux projections de trafic liées au projet de modernisation de l'aéroport et son potentiel impact sonore et environnemental, même s'ils remarquent des efforts pour atteindre le « zéro carbone ». Ils soulignent que la commune de Fretin est déjà très impactée par l'activité de l'aéroport.

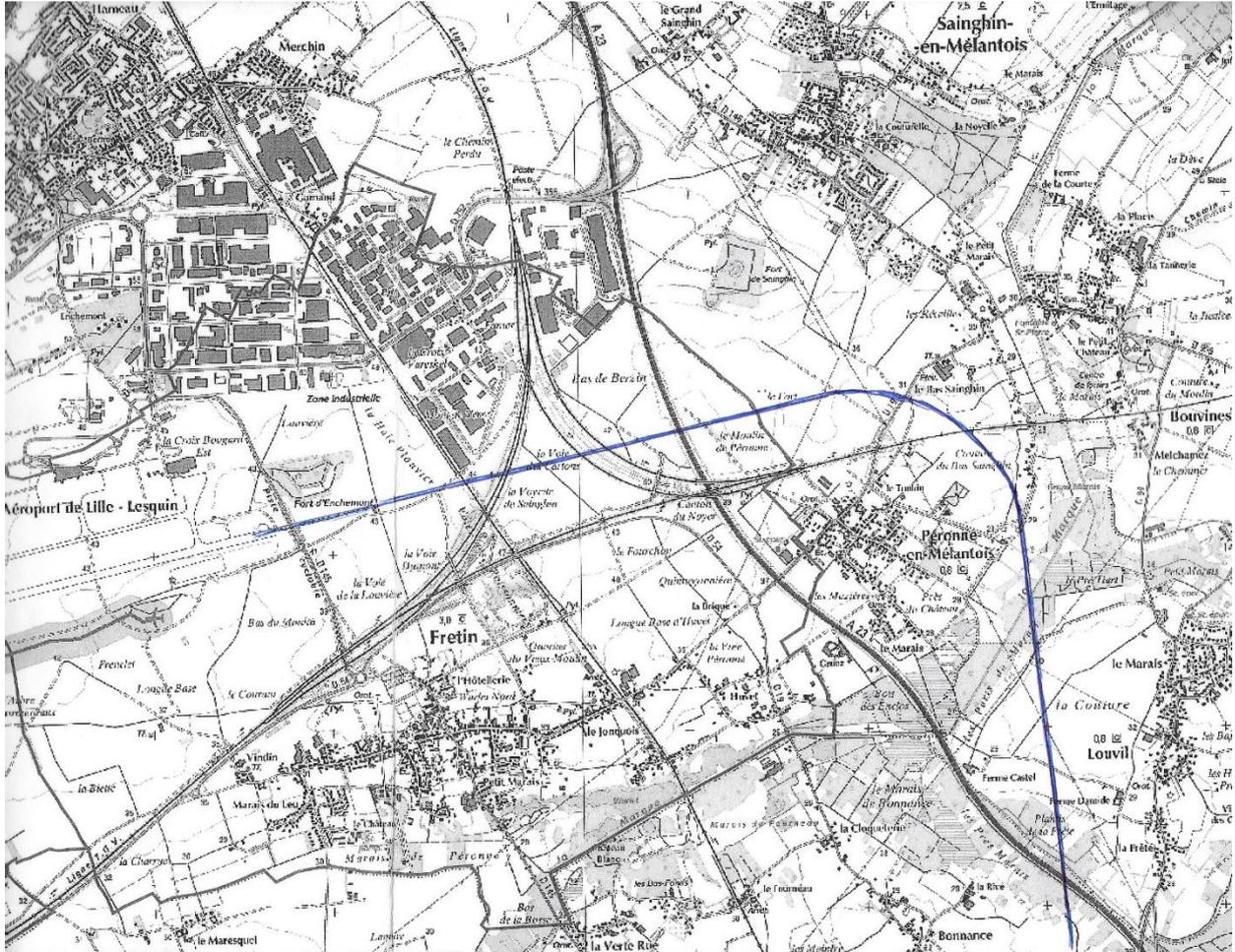
Concernant le Plan d'Exposition au Bruit (PEB), ils indiquent que l'impact du bruit pour les décollages par vent d'est n'est pas représenté. Selon eux, seuls les atterrissages sont représentés. Ils souhaitent que le PEB soit mis à jour.

Ces participants souhaitent que cette réunion aboutisse à des propositions pour éviter l'impact sonore sur Fretin.

Ils reviennent par ailleurs sur les modifications de trajectoire décidées lors d'une précédente CCE. Ils indiquent que les trajectoires précédentes permettaient aux avions qui décollent par vent d'est de longer l'autoroute, et de survoler 10 habitations après un virage à 700 pieds d'altitude, alors qu'avec les nouvelles trajectoires les avions qui décollent par vent d'est survolent 387 habitations après un virage à 400 pieds d'altitude, selon leurs calculs. Un contributeur par courriel compte 200 habitations.

Pour les décollages depuis la piste 08, ils demandent une trajectoire concentrée sur l'autoroute qui n'aurait aucun impact sur les habitations, à la fois de Fretin et de Péronne.

Par ailleurs, d'autres participants ont proposé, après la réunion, qu'une autre trajectoire soit étudiée, selon schéma ci-après :



Enfin, un contributeur par courriel estime que faire décoller les avions en bout de piste constituerait selon lui une piste d'amélioration, qui permettrait de pouvoir survoler Fretin à une altitude plus élevée.

Christophe COULON explique que la définition des trajectoires des avions relève de la DGAC. L'aéroport se positionne en tant que porte-parole des habitants et transmet les demandes auprès de ce service de l'Etat. L'aéroport rapportera les demandes issues de cette réunion à la prochaine CCE, notamment auprès du Délégué Régional de l'Aviation civile. Il souhaite que le doute soit levé sur la question de l'évolution des trajectoires en 2014 et que les considérations techniques qui ont fondé cette décision soient réexpliquées lors de la prochaine CCE.

Yves COQUERELLE explique que le PEB prend bien en compte à la fois les atterrissages et les décollages. Ce sont des modélisations qui sont faites par l'Aviation Civile *via* un outil utilisé pour toutes les plateformes françaises. Le PEB est très étendu d'est en ouest car les atterrissages ont une empreinte acoustique plus importante que les décollages (les avions au décollage sont à une altitude plus élevée que les avions à l'atterrissage). A Bouvines par exemple, commune située à 4 kilomètres de l'aéroport, les avions qui atterrissent survolent la commune à une altitude de 250 mètres, tandis qu'au décollage, les avions qui survolent Seclin, également située à 4 kilomètres de l'aéroport sont à des altitudes beaucoup plus élevées.

Il ajoute qu'une étude acoustique est menée dans le cadre du projet de modernisation, prenant en compte le trafic réel de 2019 et le trafic projeté en 2039. L'objectif est d'évaluer l'évolution des courbes de bruit entre 2019 et 2039. Cette étude sera accessible dans l'évaluation environnementale, qui fera partie du dossier d'enquête publique. L'étude acoustique sera transmise aux services de l'Etat qui jugeront de l'opportunité d'engager une révision du PEB, élaboré en 2009, sur la base d'hypothèses de trafic datant de 2004-2005.

Une habitante de Fretin et membre de l'association ADNA2L fait part de son inquiétude par rapport à l'augmentation prévue du trafic aérien. Elle espère que le problème des trajectoires de survol de Fretin fera l'objet d'une discussion lors de la prochaine CCE. Elle aborde ensuite le problème des vols de nuit, indiquant que les survols intervenant dès 6 heures du matin, posent problème aux riverains, même si elle convient que la définition de la période de nuit relève d'une réglementation internationale. Elle indique que la possibilité d'accueillir les avions basés en retard représente une gêne. Elle s'inquiète, notamment après avoir lu un article de presse soulignant que l'aéroport de Charleroi était en difficulté, que le trafic d'autres aéroports puisse se reporter sur celui de Lille.

Elle indique par ailleurs être en défaveur d'une révision du PEB, car les biens immobiliers situés dans les contours du PEB perdront de leur valeur. Elle note qu'en revanche le Plan de gêne sonore (PGS) est plus intéressant pour les riverains.

Marc-André GENNART indique comprendre les inquiétudes liées à la dévalorisation des biens immobiliers et que la proposition de maintenir le PEB sera analysée, notamment au regard des mesures de bruit actuellement effectuées.

Concernant les avions basés¹ qui pourraient arriver en retard, il explique qu'Aéroport de Lille SAS s'est engagé à ne pas augmenter le nombre de vols de nuit, tout en gardant une certaine flexibilité en cas de retard d'avion. Il précise que les compagnies aériennes sont attachées à donner un service ponctuel à leurs clients.

Marc-André GENNART souligne que le business model de l'aéroport de Charleroi est différent de celui de l'aéroport de Lille, qui ne finance en aucun cas les compagnies aériennes et qui a pour ambition d'être un aéroport local permettant

¹ Un avion basé est un avion dont la compagnie est basée au sein de l'aéroport. Les avions basés au sein d'un aéroport viennent se garer sur cet aéroport la nuit, afin notamment de pouvoir effectuer un premier vol tôt le matin.

aux habitants de la région de bénéficier de liaisons aériennes lorsque le trajet en train est plus contraignant. La stratégie consiste à répondre à une situation de saturation de l'aérogare et à une demande en termes de destinations, non pas à créer du trafic comme a pu le faire l'aéroport de Charleroi en subventionnant les compagnies aériennes.

Marc-André GENNART ajoute, concernant l'augmentation du nombre de mouvements, que les avions auront des moteurs plus modernes et donc moins bruyants. De plus, l'aéroport ne souhaite pas créer du fret aérien, qui génère davantage de bruit que les avions passagers. Il rappelle que plusieurs mesures sont mises en place pour que les avions ne décollent pas la nuit.

Christophe COULON indique avoir refusé récemment la venue à l'aéroport d'une compagnie de fret aérien qui voulait atterrir et décoller la nuit, tous les jours de la semaine. Il souligne sa volonté de poursuivre cette politique et être conscient de l'impact de la gêne sonore sur les riverains.

Christophe COULON précise que l'aéroport de Charleroi est soutenu par des financements publics et n'est pas comparable à l'aéroport de Lille en termes de stratégie.

Il souligne qu'une potentielle révision du PEB pourrait en effet avoir des impacts sur le foncier local, et que sa volonté n'est pas de mettre en difficulté les riverains. Il déplore le manque de communication en ce qui concerne l'aménagement des communes aux alentours de l'aéroport, qui ont par la suite des conséquences sur la gestion des nuisances sonores.

La participante souhaite savoir si les données qui vont être prises en compte incluront bien les décibels d'avions qui décollent par vents d'est par exemple. Elle demande également que les trajectoires se rapprochent de l'autoroute A23. Elle indique par ailleurs avoir rencontré Damien CASTELAIN (Président de la MEL, Maire de Péronne-en-Mélantois) et qu'il ne s'opposait pas à la modification de la trajectoire, pour qu'elle revienne vers l'autoroute, à condition de ne pas dépasser l'A23. Cela est possible selon elle, en particulier grâce aux procédures RNAV qui permettent davantage de justesse qu'en 2017. Elle précise qu'elle souhaite que les nuisances entre Fretin et Péronne-en-Mélantois soient équilibrées, car à ce jour les nuisances sont principalement reçues par Fretin et Templeuve mais ne sont pas partagées, notamment avec Péronne.

Elle s'adresse ensuite aux riverains de l'aéroport pour clarifier les différences entre PGS et PEB, ce dernier visant à limiter les constructions à venir pour ne pas augmenter le nombre d'habitants exposés au bruit. Elle considère que la construction d'habitations à Péronne-en-Mélantois en 2015 a notamment abouti à la déviation des trajectoires.

Concernant le projet de modernisation de l'aéroport, elle en comprend la nécessité économique mais pense que la modernisation des avions interviendra d'ici 50 ans car il faut d'abord finir d'utiliser les flottes actuelles.

Seclin

Des participants, représentants de l'association du quartier de Lorival à Seclin, demandent des précisions sur les chiffres de trafic présentés en lien avec le projet de modernisation.

Les participants demandent si l'enquête publique se déroulera en septembre-octobre 2021 mais aussi qui mène cette enquête (les communes ou l'aéroport). Ils souhaitent que chaque maire des 33 communes du SIVOM mettent en place un registre dématérialisé afin que tous les habitants puissent participer, sans avoir à se déplacer en mairie.

Christophe COULON indique dans un premier temps que les 70 000 mouvements évoqués précédemment correspondent aux hypothèses de trafic formulées lors de l'établissement du PEB, en 2009. Il précise qu'à cette époque, les services de l'Etat se sont fondés sur un scénario intensif basé sur ces chiffres (dont nous sommes loin aujourd'hui) pour construire le PEB. Les hypothèses de trafic du projet prévoient 24 729 mouvements d'avions commerciaux en 2039, selon les hypothèses basées sur l'observation du trafic ces 10 dernières années (21 139 mouvements commerciaux en 2019).

Il explique également que l'aéroport n'a pas pour objectif de doubler le trafic, mais d'avoir une infrastructure non saturée, capable d'accueillir à long terme les 3,9 millions de passagers estimés. Il s'agit d'hypothèses et non d'objectifs. L'Autorité environnementale a noté la position du Maître d'ouvrage qui souligne la nécessité du projet pour une meilleure gestion et un meilleur accueil des passagers. Il rappelle de plus que l'aéroport de Lille ne finance en aucun cas les compagnies aériennes.

Christophe COULON explique que les chiffres de 2039 sont projetés sur la base de l'histoire de l'aéroport et ne représentent pas un objectif. Concernant les pourcentages d'augmentation des mouvements d'avions, il indique que les +17% correspondent à l'augmentation du nombre de mouvements d'avions commerciaux en 2039 (24 729 mouvements), par rapport au nombre de 2019 (21 139 mouvements). Les +12% correspondent quant à eux à l'augmentation du nombre total de mouvements (avions commerciaux et aviation de loisir) entre 2019 et 2039.

Marc-André GENNART précise que les prévisions de trafic en 2039 sont de 36 691 mouvements totaux, incluant les vols commerciaux et les vols d'affaires et d'aviation légère. Cela représente 12% d'augmentation par rapport à 2019, tous vols confondus. Tous ces chiffres liés au projet se trouvent sur le site internet du projet et dans le dossier de concertation.

Il indique que l'enquête publique a été annoncée en septembre-octobre 2021 mais sera certainement décalée à fin 2021. Dans tous les cas, le public sera informé des dates et des modalités de participation à l'enquête publique, *via* le site internet du projet, les mairies, le SIVOM ou encore les médias.

Aurélié PICQUE précise enfin que les enquêtes publiques sont dématérialisées avec un registre numérique accessible par tous pour participer en ligne.

Un participant, membre du comité de quartier Burgault à Seclin et qui fait par ailleurs partie de la CCE, considère qu'une station de mesure du bruit devrait être installée à Seclin. Il souhaite que la commune de Seclin prenne part à l'élaboration du Plan de gêne sonore (PGS). Il revient sur la proposition faite lors de la concertation d'allonger la piste afin que les avions puissent prendre davantage de vitesse et virer plus court au-dessus de l'autoroute, et souhaite savoir si cette solution peut être envisagée.

Yves COQUERELLE indique qu'une campagne de mesure du bruit est prévue au troisième trimestre 2021 à Seclin sur le secteur du Burgault, en lien avec le SIVOM et la mairie de Seclin.

Il confirme que des propositions de faire décoller les avions en bout de piste ont été faites durant la concertation. Pour cela, il faudrait allonger les taxiways pour permettre les décollages depuis le bout de piste. L'aéroport s'est engagé lors de la concertation à réaliser des études d'opportunité sur cette proposition, afin d'en calculer les coûts et les avantages. Il précise que les pratiques des compagnies en termes de décollage sont très diverses, en fonction des capacités techniques de leurs avions : certaines choisissent d'aller en bout de piste, d'autres de décoller depuis un taxiway intermédiaire.

Un participant, membre de l'association Lorival, demande quels organismes perçoivent les amendes en cas de sanctions des compagnies qui ne respectent pas les trajectoires, et souhaiterait que les communes puissent bénéficier de ces amendes.

Marc-André GENNART indique que l'aéroport n'applique pas de sanction car il n'a pas autorité en la matière. L'aéroport signale le non-respect des trajectoires aux compagnies aériennes et dialogue avec elles afin de trouver une solution. Il précise que les compagnies sont généralement réactives au sujet des trajectoires et respectent les règles. S'il y a des amendes, elles proviennent des autorités publiques qui gèrent les prélèvements financiers au même titre que les amendes routières.

Yves COQUERELLE indique que lorsqu'un écart de trajectoire est détecté, l'aéroport le signale aux compagnies aériennes afin de trouver grâce au dialogue des solutions pour que les trajectoires soient respectées. L'aéroport se positionne dans une recherche des causes de ces déviations et d'amélioration des trajectoires, plutôt que dans une logique de sanctions coercitives. L'aéroport n'est pas autorisé à donner des sanctions aux compagnies, car cela relève de la DGAC et de l'ACNUSA. Il indique également que les compagnies sont aujourd'hui très réactives à ces signalements.

Gondecourt

Un participant, riverain de Gondecourt, considère que le PEB est dépassé, car sa commune subit des nuisances sonores qui s'élèvent à 74 décibels et ne se situe dans aucune zone du PEB. Il demande si les projections sont basées sur des mesures du bruit plus récentes et non pas sur celles du PEB. De plus, il s'étonne que des avions puissent voler à basse altitude ; selon lui, ils voleraient à moins de 400 mètres d'altitude au-dessus de Gondecourt. Par ailleurs, il indique que toute augmentation du trafic aérien va augmenter la gêne sonore. Il souhaite enfin savoir de quel poids dispose l'aéroport par rapport à la DGAC et quelles garanties l'aéroport peut apporter.

Concernant le poids de l'aéroport face à l'Aviation civile, Christophe COULON indique que l'aéroport et le SMALIM sont dépendants de décisions nationales et d'un cadre réglementaire précis, mais également de « sachants » qui travaillent sur des modèles communément admis à l'échelle internationale. L'aéroport de Lille travaille avec ses propres outils, en tenant compte de la législation. Il rappelle que l'aéroport transmettra ses études acoustiques pour contribuer à la réflexion.

Marc-André GENNART souligne que tous les acteurs qui travaillent en lien avec l'aéroport (aviation civile, aéroport, société qui travaillent avec l'aéroport, la Préfecture, les élus, etc.) doivent collaborer, et ont un objectif commun : le développement économique de la Région. Il précise que l'aéroport possède un pouvoir d'influence vis-à-vis de la DGAC, même si ce n'est pas l'aéroport qui décide à terme. L'aéroport a également pour rôle d'objectiver les demandes qui lui sont faites, notamment par les riverains, afin de les relayer à l'Aviation civile ou d'agir dans son champ de compétences.

Yves COQUERELLE indique que la commune de Gondecourt est dans la zone D du PEB. Les indices de bruit qui sont utilisés pour modéliser le PEB sont des indices de bruit moyen mesurés en Lden (Level day evening night), unité qui permet de pondérer le bruit d'un vol en fonction de son créneau horaire, de façon à ce qu'un vol le soir (ou la nuit) ait plus de poids qu'un vol en journée. Il explique que les Lden indiqués sur le PEB représentent un indice moyen sur une année complète, et ne sont donc pas comparable avec les indicateurs de bruit communiqués pour un vol particulier qui correspondent, eux, au bruit maximal qu'a fait l'avion lors de son passage au-dessus de la commune. Les 74 décibels cités ne sont ainsi pas directement corrélés au bruit moyen du PEB.

Il précise également que l'étude acoustique prend en compte la situation du trafic en 2019 et qu'elle est basée sur les données réelles enregistrées par les stations de mesures et sur les données trajectographiques récupérées auprès de l'Aviation civile. L'ensemble de ces données sur une année complète ont été transmises au bureau d'études en charge de la modélisation acoustique.

Vendeville

Un habitant à Vendeville souhaite qu'une station de mesure du bruit y soit installée, afin d'objectiver le bruit qu'il entend. Il fait part de son étonnement que Vendeville ne soit pas située dans le PEB, car il est parfois réveillé par des vols de nuit. Il ajoute que les avions légers représentent une nuisance importante à Vendeville car ils volent au-dessus de la commune, en particulier sur la zone des Périseaux pour s'entraîner. Enfin, il indique qu'un hélicoptère en provenance du CHR de Lille et qui se pose à l'aéroport prend une trajectoire qui survole Vendeville, ce qui entraîne une gêne sonore importante.

Yves COQUERELLE confirme que Vendeville n'est pas équipée de station de mesure du bruit. La modernisation du système de mesure du bruit et les études acoustiques seront l'occasion de revoir le positionnement des stations ; l'aéroport est ouvert à toutes les propositions. Il précise que cette demande peut être formulée auprès de l'aéroport, qui travaillera avec la mairie de Vendeville pour réaliser une campagne de mesure mobile dans un premier temps.

A propos des avions légers, Yves COQUERELLE indique que le secteur de Vendeville est survolé, notamment par des vols de formation de l'aéroclub. Il précise que l'étude acoustique modélisera également les nuisances dues à l'aviation légère.

Il indique ensuite que l'hélicoptère évoqué ne fréquente pas l'aéroport : il s'agit d'un hélicoptère en transit du SAMU qui va jusqu'à l'hélistation du CHR, souvent en provenance ou à destination du sud de la Métropole.

Un participant, conseiller municipal à Vendeville, s'étonne également que Vendeville n'apparaisse pas dans le PEB. Il souhaite qu'à l'avenir des mesures du bruit soient réalisées sur la commune afin d'objectiver le bruit ressenti par les habitants. Il explique que des avions de tourisme volent quotidiennement au-dessus de la commune, sans raison apparente au regard de l'orientation des pistes, et que la réglementation permet aux avions de survoler la commune à 350 mètres mais que certains petits avions volent plus bas. Selon lui, les habitants craignent que les avions s'écrasent et se plaignent du bruit engendré.

Marc-André GENNART remercie le participant pour son témoignage et indique que l'aéroport rapportera ce constat lors de la CCE afin que des solutions soient trouvées pour que les avions ne volent pas trop bas au-dessus de Vendeville.

Yves COQUERELLE invite le participant à signaler ces mouvements d'avions à l'aéroport *via* l'adresse email environnement@lille.aeroport.fr. L'aéroport et les services de l'Aviation civile peuvent venir précisément vérifier les altitudes de passage des avions au-dessus de la commune. Il précise qu'une partie de la commune de Vendeville est située dans le PEB et que les nuisances liées aux avions légers sont également prises en compte dans les études acoustiques.

Un habitant de Vendeville craint que si on déplace la trajectoire de décollage des avions dans l'axe de l'A1, le problème sera reporté sur d'autres communes. Vendeville est déjà protégée du bruit de l'A1 par un mur anti-bruit, mais ne pourra pas être protégée du bruit des avions s'ils passent sur l'A1. Le problème doit selon lui être résolu en fonction des demandes de toutes les communes concernées.

Christophe COULON indique que les solutions proposées à la DGAC au nom des riverains prendront en compte les revendications de chacune des communes et l'aéroport souhaite optimiser ce travail afin de ne pas déporter le problème. Christophe COULON souhaite être le garant d'une cohérence, avec les élus concernés, des solutions proposées, et que cela nécessite de comprendre collectivement tous les ressorts de la définition des trajectoires. Il considère que le traitement des problématiques doit être global et non pas géré de manière micro-localisée.

Avelin

Un participant habitant du hameau d'Ennetières à Avelin, indique être peu impacté par les trajectoires de vol et fait part à Aéroport de Lille de sa reconnaissance pour les premiers engagements pris. Il constate que le bruit des avions diffère en fonction de plusieurs paramètres et souhaiterait savoir s'il est envisageable de proposer à la DGAC de définir une trajectoire plus restreinte en termes de latitude, afin d'impacter moins d'habitations, ou encore de modifier les paliers pour réduire les nuisances à

l'atterrissage. Il demande enfin s'il est possible de pénaliser les avions qui sont classés comme étant les plus bruyants ou les plus polluants.

Marc-André GENNART précise que l'aéroport applique depuis le 1^{er} janvier 2021 une augmentation des redevances en fonction du groupe acoustique des avions.

Il souligne que l'ACNUSA, Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, applique dans certains cas des sanctions pour les avions qui ne respectent pas les trajectoires, et que cette solution va être étudiée pour l'aéroport de Lille.

Yves COQUERELLE indique que les possibilités de descentes continues seront étudiées à l'aéroport de Lille, notamment suite à la proposition évoquée lors de la concertation.

Le participant considère que la trajectoire passant au-dessus de l'A1 pénaliserait fortement le hameau d'Ennetières, qui subit déjà les nuisances liées à l'autoroute et à la voie de TGV. La proposition de faire décoller les avions en bout de piste provoquerait également, selon lui, davantage de nuisances sur le hameau d'Ennetières. Il ajoute que la technique consistant à faire monter les avions très rapidement en altitude engendre des nuisances sonores importantes mais aussi davantage de pollution de l'air. Il demande si ces différents éléments vont être pris en compte dans le cadre des éventuelles révisions des trajectoires. Plus largement il demande quelle est la politique de la DGAC à propos des nuisances sonores sur les habitations et dans quels sens sont effectués les arbitrages.

Christophe COULON indique à nouveau qu'il plaide pour un traitement équilibré des demandes et qu'il sera vigilant, dans les échanges avec les services de l'Etat, à ce que des solutions équilibrées soient mises en œuvre.

Sainghin-en-Mélantois

Une habitante de Sainghin-en-Mélantois souhaite savoir comment la réduction du trafic aérien dû à la crise de la Covid-19 est prise en compte dans les études acoustiques en cours.

Marc-André GENNART indique que les études se basent sur les niveaux de trafic réel de 2019 et les extrapolent afin de calculer justement les nuisances sonores attendues en 2039.

Yves COQUERELLE précise que les chiffres de 2019 sont en effet des données d'entrée que ce soit pour l'étude acoustique ou l'étude qualité de l'air.

Lesquin

Une habitante de Lesquin rappelle qu'il n'existe pas de station de mesure du bruit dans sa commune et souhaiterait que des études soient réalisées à Lesquin. Elle observe par ailleurs que les nuisances sonores sont moindres lorsque les trajectoires passent au-dessus de l'A1. Enfin, elle demande si le public sera informé de l'avancement des études.

Yves COQUERELLE confirme qu'il n'y a pas de station de mesure à Lesquin à ce jour, mais que la commune peut demander des mesures du bruit grâce à la station de mesure mobile. Il indique par ailleurs la réalisation d'une campagne de mesure

à Lesquin pourra effectivement permettre de vérifier si les trajectoires au-dessus de l'A1 sont effectivement moins bruyantes pour la commune de Lesquin.

Marc-André GENNART explique qu'Aéroport de Lille SAS s'est engagé dans le cadre de la concertation préalable à informer régulièrement le public des études en cours et de l'avancement du projet *via* des réunions publiques et le site internet du projet. Le garant de la concertation, Monsieur DEMOLINS, sera présent lors des prochaines réunions liées à la poursuite du dialogue relatif au projet de modernisation de l'aéroport, afin de garantir l'objectivité du débat.

Suite à la réunion, le Maire de Lesquin sollicite l'aéroport pour positionner deux stations de mesure de bruit sur sa commune : l'une proche du quartier du Lac et l'autre proche du rond-point de l'Europe.

L'aéroport de Lille note la demande de la commune de Lesquin pour la réalisation de campagnes de mesure de bruit dans le secteur du quartier du Lac, et du rond-point de l'Europe et indique que ces campagnes seront réalisées grâce à une station mobile. La campagne de mesure sera programmée prochainement, suite à celles engagées à Templemars et à Seclin.

Templeuve-en-Pévèle

Un participant indique après la réunion avoir pris bonne note qu'un compte rendu de cet échange sera établi et transmis aux participants. Il souhaiterait que l'aéroport porte à la connaissance du public l'avis émis par l'Autorité environnementale sur le projet, afin que les Présidents d'associations de quartiers et représentants de diverses communes impactées soient informés.

L'aéroport note cette demande et indique que les participants seront informés de la publication du compte-rendu. Il précise que l'avis de l'Autorité environnementale est public et consultable sur le site internet de l'Autorité environnementale².

Templemars

Le Maire de Templemars s'est exprimé après la réunion. Il félicite le SMALIM et Aéroport de Lille SAS pour l'organisation de cette réunion. Cependant, il remet en cause le positionnement de Templemars dans le PEB, qui subit une gêne importante selon lui. Il indique par ailleurs que l'augmentation du nombre de vols entraînera davantage de nuisances et souhaite que les compagnies respectent les trajectoires et les horaires. Il demande que les mesures mises en place à la suite de la concertation puissent être constatées par les riverains de façon concrète. Il sollicite également l'aéroport pour l'installation à Templemars d'une station de mesure du bruit permanente.

Aéroport de Lille SAS indique que l'ensemble des contributions relatives aux nuisances sonores seront portées à la connaissance de la CCE. Aéroport de Lille SAS ajoute qu'une étude acoustique – sur l'ensemble des secteurs concernés par l'activité aéroportuaire – est actuellement menée dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet de modernisation.

² http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/210113_cadrage_preable_aeroport_lille_59_delibere_cle68cfa1.pdf

Par ailleurs, il souligne qu'une station mobile de mesure de bruit a été mise en place sur Templemars depuis le 28 octobre 2020, sur le terrain du Centre Technique Municipal et que le rapport de mesures sera transmis une fois réalisé. L'aéroport note la demande de disposer à terme d'une station de mesure de bruit fixe. Le système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires devant être renouvelé en 2022, la localisation des stations de mesure sera revue à cette occasion, en concertation avec les communes et le SIVOM notamment.

Phalempin

Un conseiller municipal à Phalempin et membre du SIVOM s'est exprimé après la réunion. Il souhaite que des mesures de bruit soient effectuées dans le quartier de la Beuvrière, où des habitants ont relevé des mesures de l'ordre de 75 décibels. Il ajoute que les avions qui décollent de la piste 26 survolent Phalempin du nord vers le sud et passent entre l'est de la commune et l'autoroute A1, ce qui gêne les habitants, particulièrement le matin et le week-end. Il indique également avoir remarqué un nombre plus important de vols de nuit. Afin de limiter l'impact direct du bruit, il demande à ce que l'aéroport intervienne auprès de la DGAC afin que la trajectoire soit décalée de quelques degrés vers l'est et survole la forêt et les champs et donc moins d'habitations.

Aéroport de Lille indique que les demandes relatives aux trajectoires seront portées à la connaissance de la CCE et note le souhait de la mairie de Phalempin de faire réaliser des mesures de bruit dans le quartier de la Beuvrière.

Conclusion

Aurélien PICQUE remercie tous les participants qui se sont connectés et rappelle que le site internet du projet est toujours en ligne (<https://www.modernisons-aeroportdelille.fr/>), et regroupe des documents liés à la concertation préalable sur le projet de modernisation organisée à l'automne 2020. Elle ajoute qu'un compte-rendu détaillé de la réunion sera réalisé.

Christophe COULON réaffirme avoir pris note des observations formulées. Il indique qu'Aéroport de Lille SAS et le SMALIM ont entendu et compris les demandes de chacun et qu'ils mettront à profit cet échange pour demander aux services compétents d'étudier des solutions. Il soutient que les élus doivent se concerter pour que de nouvelles nuisances n'apparaissent pas. De plus, l'enjeu de la préservation des sols et de la maîtrise foncière s'imposera avec des réglementations à venir. Il se tient à disposition des élus pour dialoguer avec eux afin d'anticiper au mieux les problèmes et empêcher le développement des nuisances.

Enfin, il rappelle que l'aéroport est une infrastructure vieillissante qui n'a pas bénéficié d'investissement significatif depuis 15-20 ans et qui arrive à son seuil de saturation. Face à ce constat, le SMALIM a fait le pari de la modernisation avec un gestionnaire responsable.

Il propose pour conclure que l'aéroport et le SMALIM reviennent vers les riverains, sous ce même format, pour faire état des travaux de la CCE et de la DGAC, afin d'être transparents et de répondre aux questions.