

AEROPORT DE LILLE SAS

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Concertation préalable
du 12 octobre au 4 décembre 2020

BILAN DU MAÎTRE D'OUVRAGE

17 FÉVRIER 2021





Sommaire

PRÉAMBULE	3
INTRODUCTION : RAPPEL DU PROJET PRÉSENTÉ EN CONCERTATION (OBJECTIFS ET PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES)	4
Contexte du projet	4
Objectifs du projet	5
Caractéristiques du projet	5
PREMIÈRE PARTIE DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION	9
Une concertation menée sous l'égide d'un garant	10
Les outils d'annonce et d'information	11
Les modalités de dialogue	13
La participation en chiffres	17
DEUXIÈME PARTIE SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS	19
Des objectifs identifiés mais aussi questionnés au regard de la crise sanitaire	20
Quelques interrogations sur la gouvernance et le financement du projet	23
Des propositions concernant les aménagements	24
La desserte de l'aéroport au cœur des contributions	25
De nombreuses inquiétudes exprimées concernant l'impact sonore	28
De nombreux échanges sur les autres impacts potentiels du projet	32
Quelques remarques sur le dispositif de concertation	35
TROISIÈME PARTIE LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES ENGAGEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE	37
Les enseignements tirés de la concertation par le maître d'ouvrage	38
Les engagements du maître d'ouvrage à l'issue de la concertation	39

PRÉAMBULE

Le projet de modernisation de l'aéroport de Lille a fait l'objet d'une concertation préalable du 12 octobre au 4 décembre 2020 organisée par Aéroport de Lille SAS, maître d'ouvrage, sous l'égide d'un garant désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP), Laurent DEMOLINS.

Aéroport de Lille SAS a décidé d'organiser une concertation préalable de manière volontaire alors que le projet n'y était pas légalement soumis. L'enjeu était de discuter, le plus en amont possible et avec l'ensemble des publics concernés, des objectifs du projet, de ses principales caractéristiques et de ses effets pour le territoire et ses habitants.

Le SMALIM (Syndicat Mixte des Aéroports de Lille et de Merville), autorité délégante du service public aéroportuaire, et qui a missionné le maître d'ouvrage pour moderniser l'aéroport, a participé à la concertation aux côtés du maître d'ouvrage.

Le présent document constitue le bilan de la concertation préalable. Il est dressé par le maître d'ouvrage et tient compte de celui établi par le garant, rendu public le 18 décembre 2020. Il rend compte des contributions du public durant la concertation et indique les enseignements tirés par le maître d'ouvrage, et les engagements qu'il prend pour la poursuite du projet.

INTRODUCTION : RAPPEL DU PROJET PRÉSENTÉ EN CONCERTATION (OBJECTIFS ET PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES)

CONTEXTE DU PROJET

Aéroport de Lille SAS, société composée de deux actionnaires - Eiffage Concessions et Aéroport Marseille Provence - est l'exploitant de l'aéroport de Lille depuis le 1^{er} janvier 2020. À ce titre, elle s'est vu confier la gestion de l'aéroport de Lille par les collectivités locales à travers du SMALIM, et dans ce cadre a notamment été missionnée pour moderniser l'aéroport afin de conforter sa dimension de porte d'entrée du territoire, au cœur de la Métropole européenne de Lille (MEL) et de la Région Hauts-de-France.

L'aéroport de Lille se situe sur les communes de Lesquin, Fretin, Avelin, Vendeville et Templemars, à environ 10 km au Sud du centre-ville de Lille, dans le département du Nord (59), dans la Région Hauts-de-France. La plateforme aéroportuaire s'étend sur environ 470 hectares. Avec 2,2 millions de passagers en 2019, l'aéroport de Lille est desservi régulièrement par 11 compagnies aériennes et propose 65 destinations directes vers la France, l'Europe, l'Afrique du Nord et le Proche Orient (Turquie, Égypte). En 2019, la plateforme comptabilisait 32 668 mouvements d'avions au total sur l'année.

Le projet présenté lors de la concertation publique vise à adapter l'aéroport aux évolutions réglementaires, en lien avec la sécurité et la sûreté aéroportuaire, et à accompagner la croissance naturelle modérée du trafic, en améliorant dès à présent la qualité de service et l'accueil des passagers.

En outre, ce projet répond également à la demande de la part des habitants de la métropole et de la région, qui doivent se déplacer dans les aéroports voisins pour voyager. Le projet permettra ainsi d'assurer un service public de transport de qualité et de proximité, et contribuera au rayonnement de la région. De plus, les efforts vont dans le sens d'une meilleure connectivité du territoire, afin de favoriser son attractivité économique et touristique.

OBJECTIFS DU PROJET

Le projet présenté vise à adapter l'aéroport :

- Aux évolutions des normes de sécurité et de sûreté. Le projet de modernisation de l'aéroport comprend ainsi des opérations de conformité réglementaire qui doivent être réalisées avant 2025 ;
- À l'accompagnement d'une croissance naturelle modérée du trafic, en améliorant dès à présent la qualité de service et l'accueil des passagers.

Par ailleurs, le développement de l'aéroport vise à proposer des destinations adaptées aux besoins des habitants de la région et de la métropole en leur permettant de prendre l'avion au plus près de leur domicile, afin de leur éviter de devoir se rendre en voiture dans des aéroports plus éloignés. Aéroport de Lille SAS restera vigilant par ailleurs à conserver une offre complémentaire à celle du train ; aucun vol pour une destination à moins de 3 heures de train ne sera donc proposé (à l'exception du hub de Lyon).

Le projet prévoit une augmentation du trafic aérien : de 21 139 vols commerciaux effectués en 2019, nous passerons ainsi à 24 729 vols commerciaux en 2039. Cela représente en moyenne 180 mouvements d'avions supplémentaires par an jusqu'en 2039. À titre de comparaison, entre 2009 et 2019, l'aéroport a accueilli en moyenne 445 mouvements d'avions supplémentaires chaque année. Cette comparaison permet de parler d'une croissance modérée du trafic aérien prévue par le projet.

PROJECTIONS DE TRAFIC DANS LE SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE ET LE SCÉNARIO PROJET

		2019	2023	2039
Scénario de référence	Nombre de passagers	2 189 221	2 644 946	2 644 946
	Nombre de mouvements commerciaux avec passagers	21 139	19 528	19 538
	Nombre de mouvements totaux	32 668	29 017	31 500
Scénario projet	Nombre de passagers	2 189 221	2 644 946	3 901 727
	Nombre de mouvements commerciaux avec passagers	21 139	19 528	24 729
	Nombre de mouvements totaux	32 668	29 017	36 691

Ces prévisions de trafic ne tiennent pas compte de l'impact de la crise sanitaire sur le trafic aérien. En effet, le projet de modernisation de l'aéroport de Lille a été conçu avant la crise sanitaire de la Covid-19. Les données chiffrées de trafic ont été soit constatées en 2019, soit estimées avant la crise.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Les opérations réglementaires

Les plateformes aéroportuaires sont soumises à des évolutions réglementaires continues. Afin de conserver sa certification et ses autorisations à opérer, l'aéroport de Lille devra, avec ou sans projet de modernisation, conduire plusieurs opérations pour pouvoir continuer son activité.

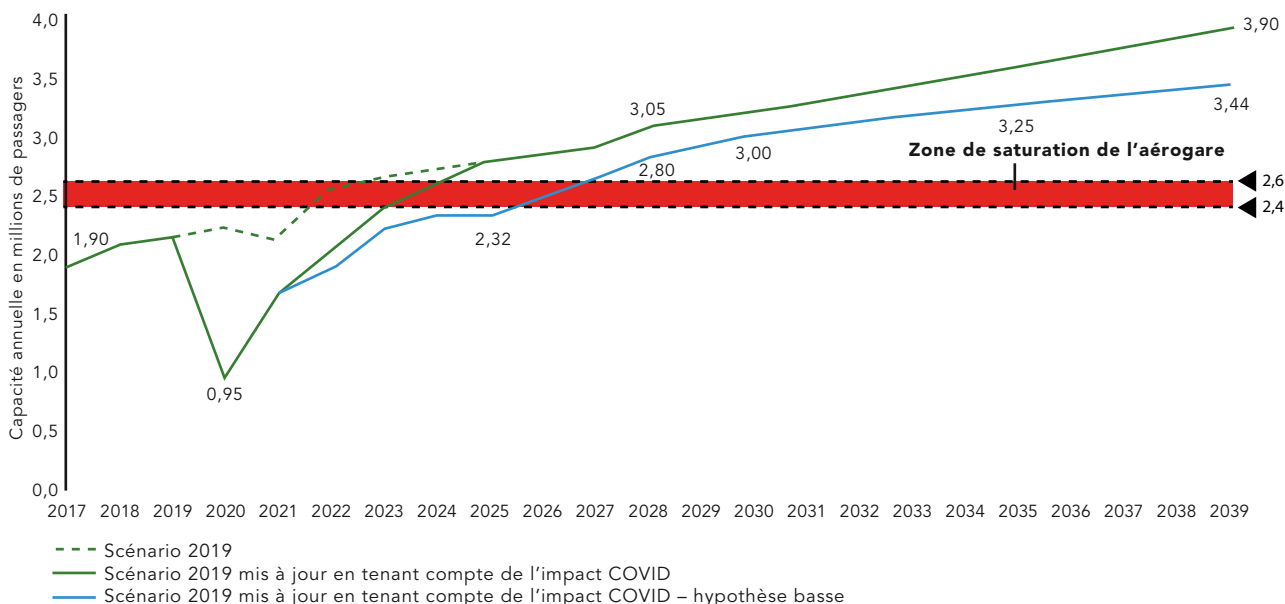
Ainsi, des aménagements doivent être réalisés pour permettre à l'aéroport de respecter les nouvelles réglementations. Ces changements réglementaires concernent aussi bien les normes de sécurité liées aux évolutions des avions en vol ou au sol que la sûreté de l'aéroport, notamment face aux risques terroriste et sanitaire.

Les opérations de modernisation

L'augmentation des capacités d'accueil en passagers est nécessaire car l'aérogare atteint son seuil de saturation à 2,6 millions de passagers par an, et avec un trafic annuel en 2019 proche des 2,2 millions de passagers, ce terminal atteint déjà certains jours le seuil de saturation, notamment en saison estivale. Durant les périodes de forte affluence, les voyageurs sont confrontés à plusieurs difficultés : saturation des salles d'embarquement, des halls d'arrivées, des parkings et de la rampe d'accès routier ; files d'attente aux banques d'enregistrement et aux Postes d'Inspection Filtrage, nombre limité de postes avion au contact, impliquant de prendre le bus ou de marcher pour embarquer. De plus, ce niveau de saturation est moins conciliable avec les règles de prévention sanitaire.

Même en tenant compte de l'impact de la crise sanitaire, les prévisions de trafic démontrent que le terminal actuel arrivera à saturation à court terme et doit donc être adapté pour accueillir le nombre de passagers attendus (2,4 à 2,6 millions de passagers à l'horizon 2023, puis 3,9 millions en 2039).

PRÉVISIONS DE TRAFIC PRENANT EN COMPTE L'IMPACT COVID (CHIFFRES D'AVRIL 2020)



L'amélioration de la desserte de l'aéroport

Aéroport de Lille SAS a également pour objectif d'augmenter la part modale des transports en commun afin de la porter à 17% d'ici 2039 - contre 5% actuellement. Cela se traduira notamment par l'augmentation de la fréquence des navettes vers le centre-ville : partant de la situation actuelle d'une navette par heure (lorsque le trafic passagers sera revenu à la normale), l'aéroport proposera à terme trois navettes par heure.

De plus, une gare de bus est prévue dans le cadre du projet de modernisation, notamment en vue de créer des trajets exploités en Services Librement Organisés (communément appelés « cars Macron ») qui passent par l'aéroport.

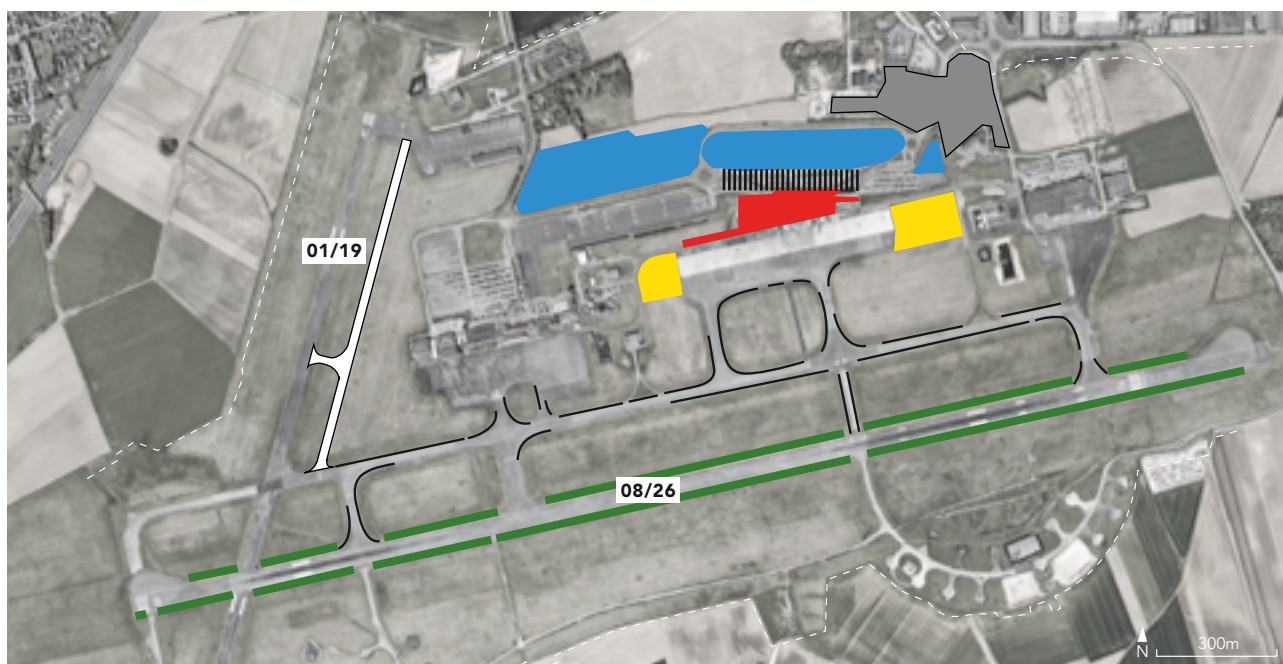
Au-delà des actions de l'aéroport dans les limites de son champ d'intervention, la part modale des transports en commun pourra encore être améliorée par les projets portés par les autres autorités publiques compétentes en matière de transports en commun, notamment la MEL et la Région Hauts-de-France avec la création d'un bus à haut niveau de service (BHNS).

Les principaux aménagements du projet

Au stade d'avancement du projet de modernisation de l'aéroport de Lille, celui-ci comporte deux grands types d'opérations : réglementaires, permettant de mettre l'aéroport en conformité avec les réglementations futures, et de modernisation, qui visent à adapter l'aéroport aux trafics futurs.

Le projet prévoit ainsi la réalisation des opérations suivantes :

- La modernisation du terminal, comprenant la démolition de la rampe et du parking couvert sur la façade côté ville et la réhabilitation de l'aérogare ;
- Les aménagements sur l'aire de mouvement des aéronefs, qui comprennent la réalisation des accotements de la piste principale et l'élargissement des taxiways, l'ajout d'un taxiway pour la piste secondaire et l'extension de l'aire de trafic B (le parking avions) ;
- La création d'un chemin de ronde périphérique permettant la réalisation de patrouilles le long des clôtures existantes, sur la totalité de la périphérie du domaine aéroportuaire ;
- L'aménagement du parvis multimodal paysager pour améliorer l'accessibilité ;
- L'aménagement des parkings VL (avec des propositions de variantes) ;
- L'étude d'opportunités immobilières.

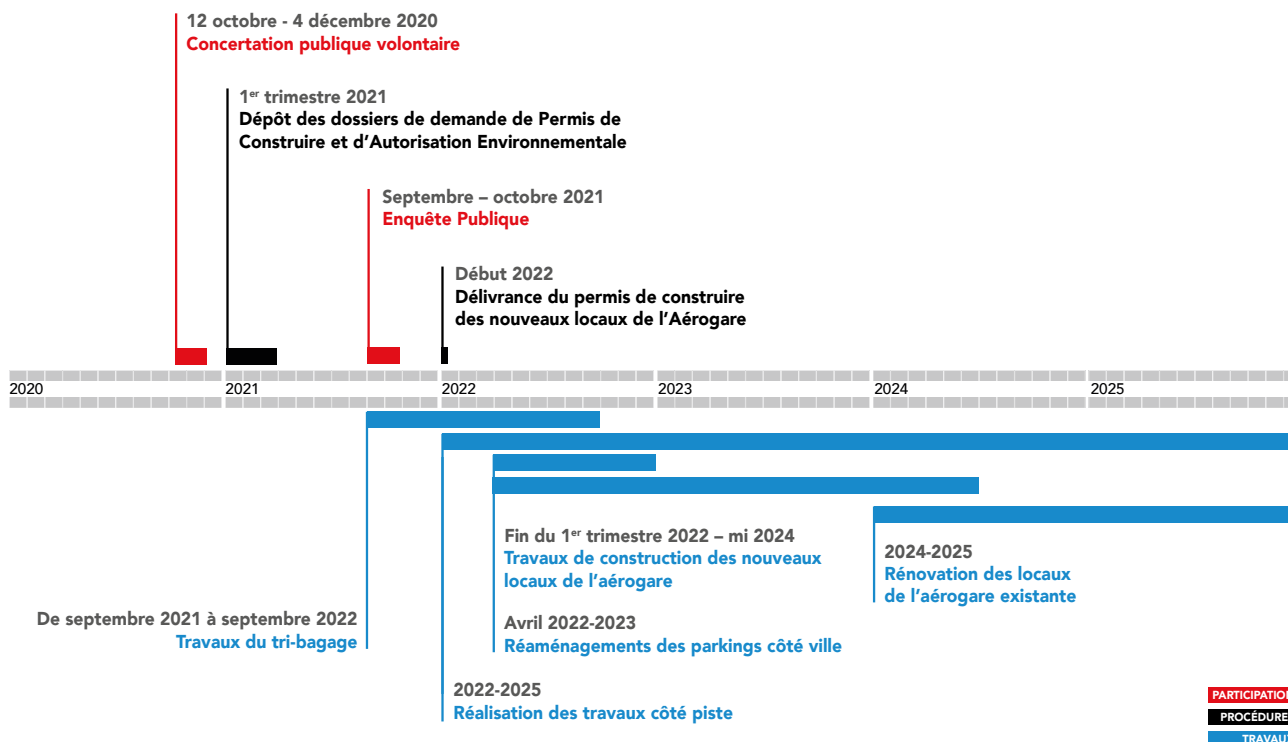


- | | |
|---|--|
|  Modernisation du terminal |  Parkings avions |
|  Aménagement des parkings |  Réalisation d'accotements pour la piste principale |
|  Aménagement du parvis multimodal paysager |  Ajout d'un taxiway |
|  Opportunités immobilières |  Elargissement des taxiways et des congés de raccordement |

Le financement du projet

Le coût global du projet est estimé à 100,9 M€ HT. Le projet est entièrement financé par l'exploitant, Aéroport de Lille SAS, sans aucun financement public.

Calendrier du projet tel que présenté en concertation



Il est précisé que le projet présenté lors de la concertation préalable a été conçu avant la crise sanitaire de la Covid-19. Les données chiffrées de trafic ou encore le calendrier prévisionnel seront mis à jour selon l'évolution de la crise sanitaire dans les prochains mois. Le contenu et le calendrier des opérations de modernisation sont ainsi modulaires et adaptables à la reprise du trafic. Pour des raisons réglementaires, les opérations de mise aux normes devront, elles, être réalisées avant 2025, sans lien avec l'impact de la crise sanitaire sur le trafic aérien.

À noter : ce calendrier est celui qui a été présenté en concertation. Il a évolué depuis. Le calendrier mis à jour est indiqué dans la troisième partie du présent document.



PREMIÈRE PARTIE
**DÉROULEMENT
ET MODALITÉS
DE LA CONCERTATION**

La concertation préalable a été mise en œuvre volontairement par Aéroport de Lille SAS, conformément aux dispositions de l'article L.121-15-1 et suivants du Code de l'environnement.

Elle s'est tenue du 12 octobre au 4 décembre - sur une durée de 54 jours.

L'objectif de cette concertation était de partager les objectifs et enjeux du projet et de recueillir les expressions de l'ensemble des publics concernés.

Pour permettre une large participation du public, les modalités de participation ont été multiples: réunions publiques, rencontres de proximité, live chat, formulaire en ligne pour déposer des avis, des questions et des cahiers d'acteur.

Ces modalités de concertation ont été adaptées au contexte de crise sanitaire, avec des réunions publiques tenues en ligne durant le confinement mis en place le 30 octobre 2020.

UNE CONCERTATION MENÉE SOUS L'ÉGIDE D'UN GARANT

Aéroport de Lille SAS a choisi de solliciter auprès de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) la nomination d'un garant pour accompagner la concertation. La CNDP, autorité administrative indépendante, est chargée de veiller au respect de l'information et de la participation du public sur les décisions ayant un impact significatif sur l'environnement. La Commission a désigné, le 3 juin 2020, M. Laurent Demolins ès-qualités de garant de la concertation, avec pour mission de veiller à la qualité des informations diffusées au public et au bon déroulement de la concertation.

Son rôle a été de s'assurer que le public soit bien informé, et que toutes les questions posées puissent trouver une réponse adaptée de la part du maître d'ouvrage. Il s'est également assuré du bon dimensionnement de la communication faite pour annoncer la concertation et ses modalités.

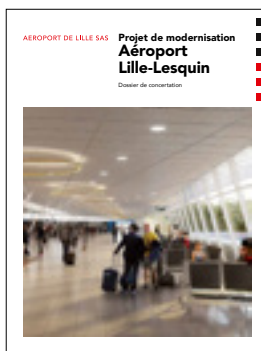
Par ailleurs, la mise à disposition d'une adresse courriel dédiée a permis au public de lui poser des questions de manière directe.

À l'issue de la concertation, le garant a rédigé un rapport rendu public le 18 décembre 2020 sur le site Internet du projet. Ce dernier présente la façon dont s'est déroulée la concertation et relève les points de convergence et de divergence résultant des échanges. Le garant ne donne pas d'avis sur le fond du projet. Son rapport est annexé au présent bilan du maître d'ouvrage.

LES OUTILS D'ANNONCE ET D'INFORMATION

Les modalités de la concertation et l'information sur le projet ont été portées à la connaissance du public via différents outils de communication.

Le dossier de concertation



Sommaire

Le sommaire du dossier de concertation présente les différents thèmes abordés :

- Le contexte du projet
- Le dossier de concertation
- Le projet de modernisation de l'aéroport de Lille
- Comment moderniser l'aéroport ?
- Les enjeux du projet pour le territoire

Ce document de 64 pages présente l'intégralité du projet : son contexte, ses enjeux et objectifs, ses caractéristiques, et ses impacts potentiels.

1 190 exemplaires du dossier de concertation ont été imprimés et mis à disposition dans 56 mairies¹ et lors des rencontres avec le public.

Le dossier de concertation a été mis en ligne sur le site internet du projet de modernisation de l'aéroport.

Le dépliant d'information



Pour présenter le projet de modernisation de l'aéroport et ses objectifs de manière plus synthétique, un dépliant d'information a été réalisé et imprimé à 20 850 exemplaires. Il a été mis à disposition dans 56 mairies², distribué à l'occasion de 4 opérations de tractage dans des lieux de vie du territoire et lors des rencontres³. De plus, le dépliant a été mis en ligne sur le site internet du projet.



L'affiche communicante

Une affiche a été diffusée au format numérique A3 et A1 par courriel aux 56 communes⁴ situées dans un périmètre de 10 km autour de l'aéroport, ainsi qu'à différents points de passage dans l'aéroport.

Un « bandeau rectificatif » a également été envoyé aux mairies afin qu'elles puissent annoncer le changement d'horaire des réunions de concertation lors de l'application du couvre-feu à partir de 20h puis pour informer de la tenue en ligne des réunions pendant le confinement.

- 1 Allennes-les-Marais, Annoellin, Anstaing, Attiches, Avelin, Baisieux, Bauvin, Bourghelles, Bouvines, Camphin-en-Carembault, Camphin-en-Pévèle, Carnin, Cappelle-en-Pévèle, Chemy, Chérens, Cobrieux, Cysoing, Emmerin, Ennevelin, Fâches-Thumesnil, Fretin, Forest sur marque, Genech, Gondécourt, Gruson, Haubourdin, Hellemmes, Herrin, Houplin-Ancoisne, La Madeleine, La Neuville, Lambersart, Lesquin, Lezennes, Lille, Louvil, Loos, Mérignies, Mons-en-Baroeul, Noyelles-lès-Seclin, Phalempin, Péronne en Melantois, Pont-à-Marcq, Provin, Ronchin, Santes, Sainghin-en-Melantois, Seclin, Sequedin, Templemars, Templeuve-en-Pévèle, Tourmignies, Tressin, Vendeville, Villeneuve d'Asq, Wattignies
- 2 Voir les 56 villes précédemment citées.
- 3 Le 09/10/2020 de 16:00 à 19:00 à l'aéroport de Lille ; le 10/10/2020 de 14:00 à 17:00 Grande place rue du Béthune à Lille ; le 11/10/2020 de 08:00 à 11:00 Place Nouvelle Aventure à Lille ; et le 26/10/2020 de 08:00 à 11:00 Place Stalingrad à Seclin.
- 4 Voir les 56 villes précédemment citées.



Le site internet du projet

Pour rassembler l'ensemble des informations utiles à la compréhension du public et permettant le dépôt de contribution, le site internet www.modernisons-aeroportde-lille.fr a été mis en ligne dès le 24 septembre.

Les différentes rubriques du site présentent le maître d'ouvrage, le projet – objectifs et caractéristiques – ainsi que ses enjeux du projet, son coût et son calendrier.

De plus, les documents d'information sur le projet et sur la concertation étaient disponibles sur le site internet (dossier de concertation et dépliant d'information).

Par ailleurs, le site internet comporte l'ensemble des informations sur les modalités de dialogue (annonce des réunions publiques, publication des présentations, comptes-rendus et vidéos, questions et avis du public et réponses du Maître d'ouvrage).

À noter : Aéroport de Lille SAS a régulièrement partagé l'information sur les réseaux sociaux (Facebook, Twitter, Instagram).

Le relais des collectivités locales

Un kit de communication comportant le dossier de concertation, le dépliant d'information, l'affiche et un communiqué de presse a été transmis par courriel le 28 septembre à 56 communes⁵ situées autour de l'aéroport.

Au total, 34 communes⁶ ont relayé l'information sur leur site internet.

L'information légale

Conformément à l'article L-121-16 du Code de l'environnement, la concertation a fait l'objet d'une communication légale :

- **Par voie d'affichage** : des affiches légales ont été apposées le 08 octobre dans 49 communes⁷ autour de l'aéroport et à différents points de passage dans l'aéroport ; un bandeau modificatif a été apposé sur les affiches le 26 octobre pour informer le public de l'évolution des modalités du fait du confinement.
- **Par voie de presse** : un avis légal a été publié le 25 septembre dans la Gazette Nord-Pas-de-Calais et dans la Voix du Nord.

La communication presse

Le maître d'ouvrage a publié plusieurs communiqués de presse durant la concertation : pour annoncer son démarrage, puis pour informer sur la tenue des différentes rencontres et enfin à sa clôture.

⁵ Voir les 56 villes précédemment citées.

⁶ Allennes-Les-Marais, Annoeullin, Anstaing, Avelin, Attiches, Baisieux, Bauvin, Bourghelles, Chemy, Chérenge, Cobrieux, Cysoing, Forest sur Marque, Fretin, Genech, Gruson, Haubourdin, Herrin, Houplin-Ancoisne, La Neuville, Lesquin, Louvil, Noyelles-lès-Seclin, Phalempin, Pont-à-Marcq, Seclin, Sequedin, Ronchin, Templemars, Templeuve-en-Pévèle, Tournai, Tressin, Villeneuve d'Ascq.

⁷ Anstaing, Attiches, Avelin, Baisieux, Bourghelles, Bouvines, Camphin-en-Pévèle, Cappelle-en-Pévèle, Chemy, Chérenge, Cobrieux, Cysoing, Emmerin, Ennevelin, Fâches-Thumesnil, Fretin, Forest sur marque, Genech, Gondécourt, Gruson, Haubourdin, Hellemmes, Houplin-Ancoisne, La Madeleine, La Neuville, Lambersart, Lesquin, Lezennes, Lille, Louvil, Loos, Mérignies, Mons-en-Baroeul, Noyelles-lès-Seclin, Phalempin, Péronne en Melantois, Pont-à-Marcq, Ronchin, Santes, Sainghin-en-Melantois, Seclin, Sequedin, Templemars, Templeuve-en-Pévèle, Tourmignies, Tressin, Vendeville, Villeneuve d'Asq, Wattignies.

Plusieurs articles de presse ont relayé l'annonce de la concertation⁸ et les modifications apportées durant le confinement⁹. En outre, certains articles ont également relayé les prises de positions des associations et de certaines municipalités concernant le projet.

L'information du public Belge

Le dispositif de concertation via la voie dématérialisée a permis au plus grand nombre de s'informer, de contribuer et d'échanger avec le maître d'ouvrage, sans avoir à se déplacer. Ce dispositif était notamment adapté au public transfrontalier belge.

De plus, pour informer les habitants de la ville de Tournai, plusieurs communiqués de presse ont été envoyés à la presse belge et relayé dans L'avenir.net - courrier de l'Escaut - et le Nord Eclair – édition de Tournai.

Enfin, Aéroport de Lille SAS a tenu une réunion avec le directeur de l'Eurométropole le 29 septembre 2020 et avec le bourgmestre de Tournai le 17 novembre 2020. En accord avec le bourgmestre de Tournai, le site internet de la ville a relayé l'information de la concertation.

LES MODALITÉS DE DIALOGUE

Pour dialoguer avec le public et recueillir ses contributions, Aéroport de Lille SAS a organisé 2 « live chat », 5 réunions publiques, 1 rencontre de proximité dans le hall de l'aéroport, et mis en place un site internet permettant de déposer des contributions en ligne.

Poursuite de la concertation après l'annonce des mesures sanitaires

En accord avec le garant, les modalités de dialogue ont été adaptées au fur et à mesure de la concertation pour permettre la poursuite des échanges tout en tenant compte des différentes mesures sanitaires prises au cours du mois d'octobre.

Dans un premier temps, pour s'adapter à la mise en place d'un couvre-feu à partir le 20h le 23 octobre, l'heure des réunions publiques a été avancée à 18h. Dans un second temps, durant la période de confinement le 29 octobre, le maître d'ouvrage a décidé de poursuivre la concertation, en proposant des rencontres en ligne avec le public.

Chaque évolution des modalités (modification des horaires du fait du couvre-feu puis tenue des réunions en ligne compte-tenu du confinement) a fait l'objet d'une information sur le site Internet, aux collectivités locales pour diffusion sur leurs réseaux et d'un courriel adressé à toutes les personnes inscrites aux réunions.

« Aéroport de Lille SAS a su adapter son dispositif de concertation aux contraintes du confinement décrété le 29 octobre 2020, après la première réunion publique de Lille le 12 octobre et avant celle prévue à Seclin le 2 novembre. », Rapport du garant, 18 décembre 2020

8 « Projet de modernisation de l'aéroport de Lesquin : c'est le moment de vous exprimer ! », La Voix du Nord, 27.10.2020
<https://www.lavoixdunord.fr/885045/article/2020-10-27/projet-de-modernisation-de-l-aeroport-de-lesquin-c-est-le-moment-de-vous>

9 « Les réunions de concertation sur la modernisation de l'aéroport de Lesquin sont maintenues, mais en ligne », La Voix du Nord, 31.10.2020
<https://www.lavoixdunord.fr/886872/article/2020-10-31/les-reunions-de-concertation-sur-la-modernisation-de-l-aeroport-de-lesquin-sont>

Deux « live chat »

Le « live chat » est un outil de concertation permettant d'élargir le public de la concertation et de s'adapter au contexte sanitaire puisque ce dispositif numérique est l'occasion pour les participants de s'informer, de contribuer et d'échanger avec le maître d'ouvrage, sans se déplacer. Ce type de modalité avait également vocation à permettre au public belge de participer à la concertation.

Deux sessions de discussions en ligne de 2 heures ont eu lieu entre le public et le maître d'ouvrage.

	Live chat du 28 octobre 2020 18h-20h	Live chat du 17 novembre 2020 18h-20h
Nombre de questions posées	25	19
Nombre de participants	11	5
Nombre de personnes connectées	53	22

Cinq réunions publiques

De manière générale, les réunions publiques ont suivi le principe de déroulement suivant:

- Introduction de la réunion publique;
- Présentation du projet et du sujet de la réunion ;
- Temps d'échange avec les participants;
- Conclusion.

Pour chaque réunion, un diaporama support a été présenté et mis en ligne sur le site internet.

Au total, 426 personnes ont participé aux réunions que ce soit en ligne ou en présentiel.

LA RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE, EN PRÉSENTIEL

La réunion publique d'ouverture de la concertation s'est déroulée à Lille dans l'Hôtel de Région le 12 octobre 2020, à partir de 19h. La réunion était retransmise en ligne et en direct.



Introduite par Christophe COULON, Président du SMALIM et Vice-président de la Région Hauts-de-France, cette réunion a été l'occasion de présenter le projet au public, ainsi que les objectifs et les modalités d'information et d'expression de la concertation, de répondre aux questions des participants et de recueillir leurs avis et suggestions.

Au total, 68 personnes ont participé à cette réunion, et 18 questions et remarques ont été exprimées. En parallèle, 99 personnes ont suivi la réunion via internet.

LES RÉUNIONS PUBLIQUES EN LIGNE

À l'annonce des mesures de confinement mises en place à partir du 30 octobre, le maître d'ouvrage a décidé de poursuivre la concertation via les outils numériques et la plateforme Zoom.

4 réunions publiques se sont ainsi tenues en ligne :

- Le 02 novembre de 18h à 21h, une réunion publique thématique sur les impacts potentiels du projet, au cours de laquelle sont intervenus Laurent BRETON et Alexandre CROZAT de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), ainsi que François-Xavier CADART, Maire de Seclin et Co-Président du Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples (SIVOM) Grand Sud de Lille. Cette réunion a été l'occasion de présenter les différents impacts potentiels du projet sur l'environnement humain et naturel.
- Le 09 novembre de 18h à 20h30, une réunion publique présentant les premiers enseignements à mi concertation, au cours de laquelle Christophe COULON, Président du SMALIM et Vice-président de la Région Hauts-de-France est intervenu. Cette réunion a permis de faire un premier bilan de la concertation à mi-parcours.
- Le 24 novembre de 18h à 20h30, une réunion publique thématique sur la desserte de l'aéroport, au cours de laquelle sont intervenus Laurent ROUSSEAU, d'Egis Ville et Transports, Responsable des études Mobilité pour Aéroport de Lille SAS, Marc-Antoine DOCHEZ, MEL, Chef de service Évolution du réseau à la Direction des Transports, Xavier MATYKOWSKI, Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Nord, Directeur Adjoint Ingénierie et Franck DHERSIN, Vice-président de la Région Hauts-de-France en charge des transports et des infrastructures de transports. Cette réunion a été l'occasion de présenter les différents projets de desserte sous maîtrise d'ouvrage de l'aéroport ainsi que les projets de desserte du territoire dans sa globalité.
- Le 03 décembre de 18h à 20h30, une réunion de clôture de la concertation présentant les premiers enseignements du maître d'ouvrage au cours de laquelle Christophe COULON, Président du SMALIM et Vice-président de la Région Hauts-de-France est intervenu.

	Réunion sur les impacts potentiels du projet	Réunion de mi-concertation	Réunion sur les enjeux de la desserte de l'aéroport	Réunion de clôture de la concertation
Date	2 Novembre	9 Novembre	24 Novembre	3 Décembre
Nombre de participants	87	46	60	70
Nombre de contributions	17	11	13	10

La participation en ligne

À la clôture de la concertation, le site internet du projet comptabilise :

- Environ 20 000 visites ;
- 5 700 utilisateurs ;
- 634 dossiers de concertation et 354 dépliant d'information téléchargés.

Le public était invité à s'exprimer sur le projet et à poser des questions via les formulaires en ligne (avis, questions et cahiers d'acteur).

Le maître d'ouvrage a répondu à tous les avis et questions posés par le public.

Au total, 334 contributions ont été déposées, dont 142 questions et 192 avis. En outre, 11 cahiers d'acteurs ont été publiés.

Une rencontre de proximité au sein de l'aéroport

Une rencontre de proximité s'est tenue le samedi 24 octobre dans le Hall de l'aéroport, de 7h30 à 10h30.

Lors de cette rencontre, un stand aux couleurs du projet a été installé dans le hall de l'aérogare à proximité des services de restauration, afin d'être visible et identifiable par les usagers, ainsi que 3 panneaux « roll-up » (kakémonos). De plus, 200 dépliant d'information, 100 dossiers de concertation, et des fiches de dépôt d'avis ont été mis à disposition du public. Trois représentants du maître d'ouvrage étaient présents pour répondre aux questions du public, échanger et recueillir les contributions.

La démarche et les interactions ont permis d'échanger sur le projet avec 20 personnes, et de récupérer 7 avis écrits. De plus, 80 dépliant ont été distribués, ainsi que 20 dossiers de concertation.

À noter : une seconde rencontre de proximité initialement prévue a dû être annulée du fait du confinement.

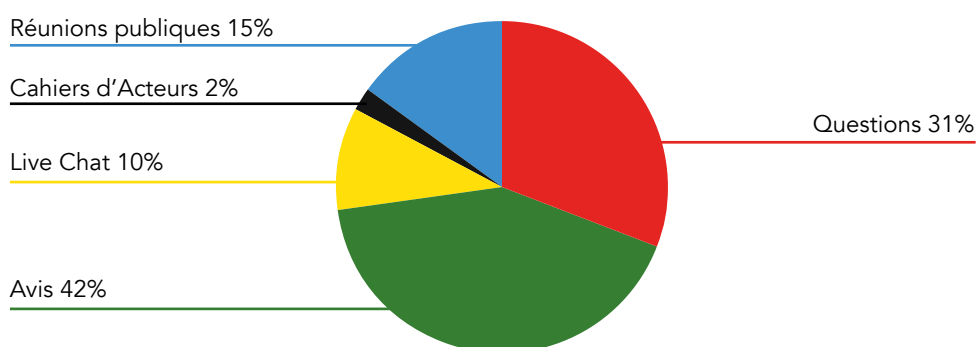


LA PARTICIPATION EN CHIFFRES

Les principaux chiffres de la participation du public pendant la concertation sont les suivants :

- 426 participants aux réunions publiques en présentiel et en ligne donnant lieu à 69 contributions ;
- 75 personnes connectées lors des Live Chat donnant lieu à 44 contributions ;
- 334 contributions publiées sur le site internet, dont 142 questions et 194 avis ;
- 11 cahiers d’acteurs publiés sur le site internet.

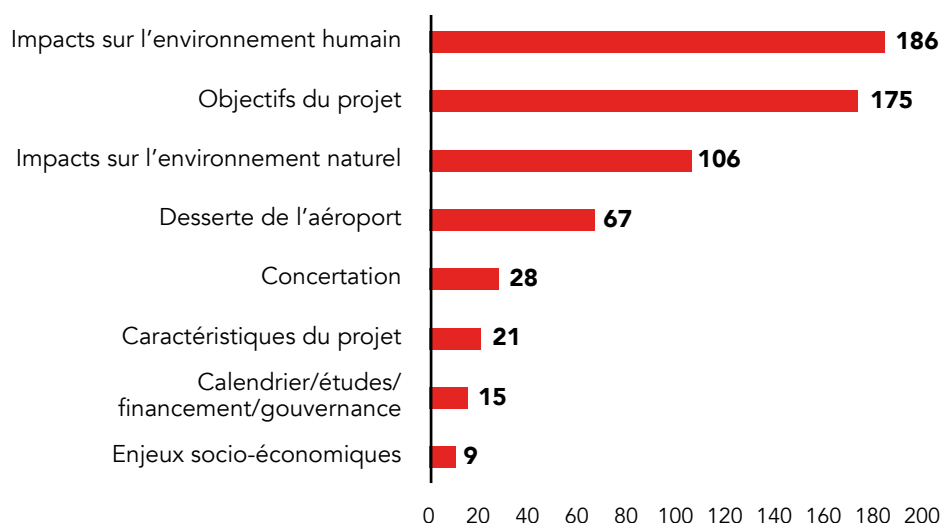
PART DES CONTRIBUTIONS SELON LEURS ORIGINES



Les contributions ont principalement traité des impacts potentiels du projet sur l’environnement humain (186 contributions), et des objectifs du projet (175 contributions).

La question des impacts potentiels du projet sur l’environnement naturel a été soulevée par 106 contributions et 67 contributions ont abordé les enjeux de la desserte de l’aéroport.

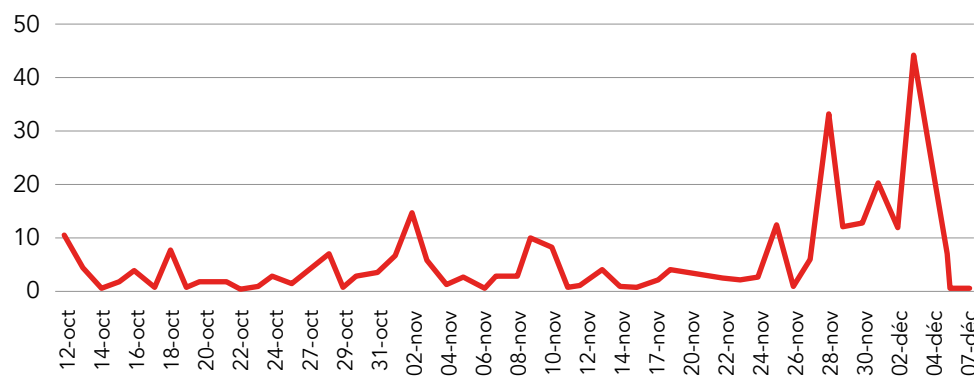
LES THÈMES DES CONTRIBUTIONS



À noter : une contribution peut aborder plusieurs thématiques.

Enfin, les contributions en ligne ont fortement augmenté au cours de la dernière semaine de la concertation.

L'ÉVOLUTION DU NOMBRE DE CONTRIBUTIONS DÉPOSÉES SUR LE SITE INTERNET



À noter : cette évolution tient compte des questions posées et des avis transmis au maître d'ouvrage via le site internet ou via le courriel du garant de la concertation



DEUXIÈME PARTIE

SYNTHÈSE DES

CONTRIBUTIONS

DES OBJECTIFS IDENTIFIÉS MAIS AUSSI QUESTIONNÉS AU REGARD DE LA CRISE SANITAIRE

Une nécessité partagée d'adapter l'aéroport aux normes réglementaires et un potentiel d'attractivité reconnu

Lors des différents échanges, l'aéroport a été reconnu à plusieurs reprises comme un pôle d'attractivité du territoire en tant que service public de transport national et international. Les opérations de mise aux normes réglementaires apparaissent comprises et partagées par les participants qui les jugent « indispensables » et y voient « une nécessité ».

« Il me semble en effet indispensable de réaliser les travaux destinés à se mettre en conformité avec la législation et pour améliorer les conditions d'accueil des passagers » [avis déposé en ligne].

Quelques précisions ont été demandées concernant les opérations réglementaires et plus généralement sur le lien avec les opérations de modernisation : « J'aimerais donc savoir : est-ce que l'aéroport respecte, actuellement, les normes en vigueur ? De quelle(s) réglementation(s), précisément, il est question ? Cette réglementation est-elle fonction du trafic aérien ? » [questions posées en ligne], ou encore « Vous insistez sur la nécessité du projet pour répondre aux contraintes réglementaires vis-à-vis de l'excès de trafic en 2019 par rapport aux capacités de l'aéroport. En cas de stabilisation du trafic sous les 1,9M de passagers par an, ces contraintes seraient-elles remplies avec l'infrastructure actuelle ? Quels ajustements seraient de toute façon nécessaires ? Quel serait leur coût ? » [live chat du 20 octobre]

Réponse d'Aéroport de Lille SAS

Le maître d'ouvrage a indiqué que les opérations réglementaires sont en effet indispensables et nécessitent de modifier plus largement la structure aéroportuaire avant 2025 afin de conserver ses certifications de sécurité. Actuellement, un système dérogatoire est en place, mais celui-ci est provisoire. En particulier, la rampe d'accès à l'aérogare est considérée par les services de sécurité¹⁰ comme une « vulnérabilité » de l'établissement qui doit totalement être neutralisée¹¹. Ainsi, un parvis multimodal viendra la remplacer et permettra une circulation plus fluide pour chaque type de transport, avec des espaces dédiés pour la dépose minute d'un côté et la reprise des arrivants de l'autre.

Des attentes concernant l'amélioration des conditions d'accueil de l'aéroport et le développement de nouvelles destinations

L'aéroport est perçu comme un « bel outil », un « pôle d'attractivité » mais malheureusement vétuste. Certaines contributions ont fait part de la nécessité d'améliorer l'accueil des passagers, l'Aéroport étant une vitrine du territoire. De plus, cette modernisation est attendue par de nombreux contributeurs qui souhaitent que se développent de nouvelles destinations adaptées aux besoins des habitants des Hauts-de-France.

10 Les services Sûreté de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord et ceux du Ministère de l'Intérieur (Police de l'Air et des Frontières, Direction Départementale de la Sécurité Publique, Gendarmerie des Transports Aériens).

11 Plus de détails dans le dossier de concertation disponible sur : <https://www.modernisons-aeroport-delille.fr/les-documents-de-la-concertation/>

Plusieurs participants soulignent que la modernisation de l'aéroport est un levier économique pour la région : « *cette extension est vitale pour le développement de la métropole d'un point de vue touristique comme économique.* » [avis déposé en ligne].

D'autres contributions expriment la nécessité de moderniser la structure aéroportuaire : « *pour une grande métropole, c'est un équipement actuellement sous dimensionné* », ou encore « *je pense que la métropole mérite un vrai aéroport digne de ce nom* » [avis déposé en ligne]. La question de l'attractivité de l'aéroport est également un enjeu souligné par les contributeurs : « *comment allez-vous rendre l'aéroport plus attractif et plus accessible ?* » [question posée en ligne].

Par ailleurs, plusieurs contributions ont concerné le développement de destinations nationales et internationales, notamment vers l'Europe : « *J'aimerais pouvoir avoir accès à des destinations septentrionales au départ de [Lesquin](...) Nous devons actuellement utiliser les aéroports de Bruxelles (Zaventem et Charleroi) afin de pallier ce manque d'offre* » [question posée en ligne], ou encore « *pensez-vous que nous pourrions bientôt avoir à Lesquin d'aussi grandes facilités en termes de coût et de nombre de liaisons pour aller à Séville ?* » [question posée en ligne].

Réponse d'Aéroport de Lille SAS

Le maître d'ouvrage a précisé les objectifs du projet : d'une part, améliorer les conditions d'accueil des passagers et, d'autre part, développer des destinations adaptées aux besoins des habitants de la région et de la métropole, en leur permettant de prendre l'avion au plus près de leur domicile, en complémentarité avec les autres modes de transport.

Ainsi, Aéroport de Lille SAS a confirmé qu'une liste de destinations européennes, au potentiel de développement confirmé, sera développée en étroite dialogue avec les compagnies aériennes. Les destinations privilégiées seront les pays de l'arc méditerranéen mais aussi l'Europe du Nord et l'Europe centrale qui correspondent à des attentes de la clientèle de l'aéroport.

La question de la pertinence du calendrier du projet dans un contexte de baisse du trafic aérien

Les interrogations du public ont porté sur la pertinence des opérations de modernisation du projet à court et moyen terme compte tenu de la chute du trafic aérien liée à l'impact de la crise sanitaire : « *L'ambition affichée par les autorités de l'aéroport de Lille, concernant l'activité future de l'infrastructure lilloise est-elle réaliste ?* » [avis déposé en ligne].

Les hypothèses de trafic aérien, étalées sur les vingt prochaines années, ont été questionnées à plusieurs reprises : « *Vous vous basez sur une croissance de 3% du trafic entre 2019 et 2039 dans votre scénario corrigé. Cette hypothèse est déjà haute pour le marché européen* » [question posée en ligne] ou encore « *Les hypothèses sont-elles pertinentes au vu du contexte ?* » [réunion publique du 12 octobre] ; « *Il serait sage, pour éviter tout gaspillage d'argent, de ressources naturelles, d'attendre quelques mois, voire années, pour comprendre quelles pourraient être les nouvelles perspectives, avant de remettre le projet pour l'aéroport de Lille sur le tapis.* » [avis déposé en ligne].

Réponse d'Aéroport de Lille SAS

Le maître d'ouvrage a expliqué que la crise sanitaire actuelle pourrait se traduire par un décalage dans le temps de l'atteinte de la saturation de l'aéroport, mais que celle-ci se produirait nécessairement à l'horizon des 20 ans de la Délégation de Service Public. Les premières estimations de trafic démontrent que le terminal actuel arrivera à saturation à court terme¹² et doit donc être adapté pour accueillir le nombre de passagers attendus (2,4 à 2,6 millions de passagers à l'horizon 2023, puis 3,9 millions en 2039). Ainsi, le calendrier des travaux est modulable en fonction de l'évolution réelle du trafic aérien à l'issue de la crise sanitaire.

En outre, Aéroport de Lille SAS a distingué le volet modernisation du volet réglementaire. Les opérations de modernisation reposent sur la croissance naturelle anticipée du trafic aérien, et seront adaptées en fonction de la croissance réelle du trafic. Par exemple, la création de nouvelles salles d'embarquement dépendra du flux de passagers. Cette modularité permet d'avoir un projet et une infrastructure flexible. Les opérations de mise aux normes réglementaires doivent, elles, être réalisées dans un échéancier fixé par la réglementation (avec une première échéance en 2022, et une seconde en 2025), indépendamment du trafic aérien.

Des précisions à apporter concernant la stratégie de développement de l'aéroport notamment vis-à-vis du fret aérien et du low-cost

Lors des échanges, différents participants ont demandé des précisions quant au développement du fret aérien, sa prise en compte dans les estimations de trafic et les objectifs de l'aéroport concernant un potentiel développement du fret aérien : « Concernant le fret avion gros porteur, comment est évalué le trafic, aucune notion dans ce projet. Est-ce qu'il y aura aussi développement du fret aérien ? » [question posée en ligne], ou encore « le projet est un projet de long terme. Il est surprenant de voir que le projet présenté ne prévoit rien sur le fret aérien, la logistique, la maintenance » [question posée en ligne].

Par ailleurs, des participants ont questionné le maître d'ouvrage sur ses ambitions de développer les vols low-cost : « Est-ce que ce projet permettra d'attirer des compagnies low-cost, afin de développer le trafic et les destinations desservies ? » [question posée en ligne]. Des inquiétudes, lors des réunions publiques, ont également été formulées concernant le « développement de compagnies low-cost qui feront décoller les avions très tôt le matin. » [réunion publique du 3 décembre]

Réponse d'Aéroport de Lille SAS

Le maître d'ouvrage a confirmé qu'il n'était pas prévu de développer le fret aérien. De plus, le projet permet notamment de développer le réseau de destinations proposées par tout type de compagnie, low-cost ou 'classique,' afin de répondre à la demande et à sa mission de service public de transport. Néanmoins, à l'inverse d'autres aéroports où une compagnie est fortement majoritaire, l'aéroport de Lille accueille une grande diversité de compagnies aériennes, classiques ou low-cost, étrangères et françaises, et applique les mêmes conditions tarifaires à toutes les compagnies.

¹² Le seuil de saturation de l'aérogare est de 2,6 millions de passagers par an. En 2019, l'aéroport a accueilli 2,2 millions de passagers. Durant les périodes de forte affluence, les voyageurs sont confrontés à plusieurs difficultés : saturation des salles d'embarquement, des halls arrivées, des parkings et de la rampe d'accès routier, files d'attente aux banques d'enregistrement et aux Postes d'Inspection Filtrage, nombre limité de postes avion au contact, impliquant de prendre le bus ou de marcher pour embarquer. Enfin, ce niveau de saturation est moins conciliable avec les règles de prévention sanitaire.

QUELQUES INTERROGATIONS SUR LA GOUVERNANCE ET LE FINANCEMENT DU PROJET

Des besoins de clarification du rôle des acteurs

De manière générale, une demande de clarification des rôles et des compétences du maître d'ouvrage et du SMALIM, autorité concédante a été formulée, et notamment vis-à-vis de l'amélioration de la desserte de l'aéroport.

Réponse d'Aéroport de Lille SAS

Le maître d'ouvrage a rappelé que la société Aéroport de Lille SAS, constituée par Eiffage Concessions et Aéroport Marseille Provence, est depuis le 1^{er} janvier 2020 délégataire de l'aéroport de Lille. La Délégation de Service Public est attribuée par le SMALIM composé de la Région des Hauts-de-France, la MEL et la Communauté de communes Flandre Lys, qui lui a confié le soin de mener à bien le projet de modernisation de l'aéroport. Ainsi la société Aéroport de Lille SAS a à sa charge l'ensemble des missions d'investissement (dont le financement), d'entretien-maintenance et d'exploitation de l'aéroport pour une durée de 20 ans (2020-2039).

Le maître d'ouvrage a rappelé qu'une partie du projet vise l'amélioration de la desserte de l'aéroport avec l'objectif d'atteindre 17% de part modale d'ici 2039 (elle est actuellement de 5%). Cela se traduira notamment par l'augmentation de la fréquence des navettes vers le centre-ville et par la création d'une gare de bus. À ces opérations réalisées par le maître d'ouvrage s'ajoutent les projets connexes portés par la MEL, Autorité organisatrice des Transports, et la Région. Aéroport de Lille SAS fera ses meilleurs efforts pour que la part modale des transports en commun aille au-delà de ces 17% « planchers », en travaillant de concert avec la MEL, la Région et l'Etat – DIR Nord, notamment en faveur de solutions moins carbonées.

Des précisions demandées sur l'origine du financement (public ou privé), et des interrogations concernant l'opportunité financière du projet

Plusieurs contributions ont questionné le mode de financement du projet, et notamment le rôle des subventions publiques : « *ce projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille qui coûtera très cher au contribuable* » [avis déposé en ligne]. La question a notamment été posée en lien avec les projets d'amélioration de la desserte : « *quelle est la part d'investissement public pour les projets de desserte de l'aéroport portés par la MEL (BHNS, voie dédiée, etc.) et connexes au projet de modernisation de l'aéroport.* » [réunion publique du 12 octobre].

Lors des échanges, des interrogations sur la viabilité financière du projet - compte tenu de la crise sanitaire - ont été soulevées par plusieurs participants : « *à quel niveau de croissance des passagers le projet devient-il viable économiquement ? En cas de non-rentabilité, qui porte le risque ? Juste le concessionnaire ou est-ce que les collectivités et donc les contribuables seront impactés ?* » [questions posées en ligne].

En outre, certains participants ont demandé au maître d'ouvrage si les fonds dédiés au projet de modernisation ne devraient pas être alloués à des projets ferroviaires : « *Alors même que le réseau ferroviaire est déjà existant : alors pourquoi ne pas consacrer le budget dévolu à ces mêmes objectifs que vous avancez sur votre site, mais orienté vers le chemin de fer ?* » [avis déposé en ligne] ou encore « *investir oui, mais pour un monde d'après et pas la reconduction du passé* » [avis déposé en ligne].

De plus, des précisions concernant la rémunération du maître d'ouvrage, un participant a demandé « *des précisions sur le mode de rémunération du délégataire, afin de s'assurer que celui-ci ne soit pas intéressé par un développement trop important du trafic.* » [réunion publique du 12 octobre].

Réponse d'Aéroport de Lille SAS

Le maître d'ouvrage a souligné que le projet était entièrement financé par l'exploitant, Aéroport de Lille SAS, sans aucun financement public. Ainsi les collectivités ne seront pas financièrement impactées. Par ailleurs, Aéroport de Lille SAS ne finance pas les compagnies pour qu'elles s'installent, mais, en revanche, il a l'obligation d'accueillir les compagnies aériennes qui ont des droits de vol, car il assure une mission de service public.

Aéroport de Lille SAS a précisé gérer et développer l'aéroport selon les orientations données par le SMALIM. Aéroport de Lille SAS est une entreprise qui se rémunère sur son chiffre d'affaires. Si ce chiffre d'affaires dépasse un certain seuil, cela rémunère également le SMALIM, autorité concédante.

En outre, le maître d'ouvrage a rappelé que le projet permettra d'assurer un service public de transport de qualité, complémentaire au réseau ferré, et qu'il n'a pas pour ambition première de développer des destinations transcontinentales pour lesquelles les voyageurs peuvent se rendre à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, notamment par TGV.

DES PROPOSITIONS CONCERNANT LES AMÉNAGEMENTS

Des demandes précises d'aménagements ont été formulées

La concertation a permis à plusieurs contributeurs de formuler des demandes précises concernant la mise en place d'aménagements de l'aérogare dans le projet, parmi lesquelles : créer un espace de jeux pour les enfants, permettre de voir la piste depuis le hall des départs et aménager des points d'observations des aéronefs (entre autres pour les *planespotters*), créer une salle de change pour personnes handicapées ou à mobilité réduite (PMR), limiter l'affichage de panneaux publicitaires, prévoir des toitures en panneaux solaires, et articuler de manière équilibrée espaces commerciaux et flux passagers. De plus, les contributions demandent une amélioration des trajets piétons depuis les parkings et une augmentation de la fréquence des navettes parking longue durée.

En outre, les contributions ont évoqué la mise en place d'un parking silo : « *réaliser un parking P7 au nord ne me semble pas très compatible avec les champs captant. Donc faire un parking silo au-dessus du P7 SUD qui serait d'ailleurs plus près de l'aérogare.* » [avis déposé en ligne], ou encore « *la plupart des aéroports sont désormais dotés de parking silo, ce qui permet de laisser de la surface libre pour des projets immobiliers complémentaires.* » [question posée en ligne]

Réponse d'Aéroport de Lille SAS

Aéroport de Lille SAS a précisé que les variantes proposées pour le parking P7 sont présentées dans le cadre de la concertation. Le choix de la variante reste à déterminer et dépendra des avis rendus, des réunions de concertation, puis de l'étude d'impact. En effet, le parking P7 est prévu en plateforme au nord du P1, mais des observations ont été émises par la MEL et la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) Nord car le positionnement actuel se situe en partie dans l'aire d'alimentation des captages du sud de Lille. Des alternatives, permettant de limiter l'impact du projet de stationnement par la réduction de la surface artificialisée et l'évitement de la zone située dans l'aire d'alimentation de captage, sont en cours d'études techniques et d'évaluation environnementale.

Des interrogations sur les études d'opportunités immobilières

Plusieurs participants ont questionné le maître d'ouvrage sur l'étude d'opportunité immobilière, notamment sur la nature de l'activité, afin de savoir « *si l'emprise immobilière sera affectée à un projet de construction d'hôtel ou à des bureaux.* » [réunion publique du 2 novembre].

En outre, les inquiétudes portent sur la saturation du trafic que pourrait induire un projet : « *le projet a vocation à desservir des besoins de services ou de logistique de l'aéroport, ou si l'objectif est de créer des nouvelles surfaces immobilières d'entreprises qui engendreraient davantage de trafic.* » [réunion publique du 2 novembre]

Réponse d'Aéroport de Lille SAS

Le maître d'ouvrage a rappelé que l'étude d'opportunité est au stade des potentialités, parmi lesquelles celle de créer un hôtel a été considérée. Toutefois, il ne s'agit pas d'une opportunité à court terme : c'est une analyse à l'échelle de la durée de la concession (2039)¹³.

LA DESSERTE DE L'AÉROPORT AU CŒUR DES CONTRIBUTIONS

Des inquiétudes quant à la saturation du réseau routier et des attentes importantes en matière de transports en commun

Au cours de la concertation, des participants ont émis des craintes concernant la saturation actuelle - et future - du réseau routier métropolitain dans un contexte d'engorgement de l'autoroute A1 et des villes mitoyennes de l'aéroport.

De plus, des propositions ont été émises par les participants afin d'améliorer la desserte : prolonger le métro 1 jusqu'à l'aéroport, créer un nouveau mode de transport collectif (tramway) ou encore mettre en place une navette entre la station 4 cantons et l'aéroport.

- « *Bonjour, actuellement seul un système de navettes par bus au départ de la gare est disponible pour rallier l'aéroport ... Est-il prévu de faire une ligne de tram ou de métro ? Cela serait pourtant très utile. Cela éviterait notamment les embouteillages.* » [question posée en ligne]
- « *L'aéroport est actuellement assez difficile à rejoindre autrement qu'en voiture : les navettes aéroportuaires sont chères et ne desservent que le centre-ville de Lille, les bus Ilévia peu fréquents et limités à la desserte de Lesquin et Villeneuve d'Ascq.* » [question posée en ligne]
- « *C'est bien de moderniser cet aéroport ! Cependant, dans le cadre d'une interaction avec tous les acteurs transports de la MEL, je pense qu'il serait judicieux de créer des navettes régulières de cet aéroport vers le métro station 4 cantons à V.Ascq, permettant de désengorger l'A1 notamment avec la ligne métro 1.* » [question posée en ligne]
- Le conseil municipal de Lesquin souhaite la « réalisation du tramway Lille/aéroport de Lesquin pour desservir l'aéroport dès le début des travaux de modernisation » [délibération du conseil municipal de Lesquin du 25 novembre 2020]

¹³ Réponse apportée durant la concertation. Suites aux évolutions du projet à l'issue de la concertation, les études d'opportunité sont abandonnées (cf. page 38)

- La maire de Fretin a indiqué souhaiter la « réalisation de moyens de transports en commun vers la métropole tels que tramway ou métro et ce, dès le début des travaux de modernisation » [courrier de la ville de Fretin en date du 4 décembre 2020]

Par ailleurs, l'augmentation du trafic aérien apparaît, pour certains participants, comme conditionnée par l'amélioration de la desserte : « Avec l'augmentation du trafic routier pour fréquenter ce futur Aéroport. Je ne comprends pas que vous proposiez une voie réservée aux bus navettes ... un comble... La conséquence immédiate serait d'augmenter encore plus les bouchons quotidiens autour de la métropole. » [question posée en ligne]. Les élus de Lesquin ont également fait part de cette nécessité lors de la réunion publique du 3 décembre.

Enfin, les habitants des villes situées au sud de l'aéroport ont également fait part de la nécessité de proposer des voies d'accès facilitées à l'aéroport : « Il existe un clivage entre la partie Nord de l'aéroport, très urbanisée, et la partie Sud, très rurale (...). Ainsi, il n'y a pas d'aménagements permettant d'accéder à l'aéroport rapidement. » [réunion publique du 3 décembre]

Lors des échanges, des précisions ont été apportées concernant le champ de compétence - en matière de mobilité entre la MEL, la Région et Aéroport de Lille SAS.

La réunion publique dédiée aux enjeux de la desserte a ainsi été l'occasion de présenter les différents projets d'aménagements prévus dans le cadre du projet, et portés par le maître d'ouvrage ayant pour objectifs d'atteindre 17% de part modale. Des précisions ont été demandées concernant cet objectif : « comment les études sur la desserte de l'aéroport ont donc pu être effectuées et comment l'objectif du maître d'ouvrage d'atteindre 17% de part modale des transports en commun a été fixé, sachant que les projets présentés ne sont qu'au stade d'étude ? » [réunion publique du 24 novembre]

Des interrogations et des doutes ont été exprimés concernant la mise en place des différents projets présentés par les représentants de la MEL et de la Région au cours de la réunion : « les différentes présentations faites ne sont que des hypothèses issues du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) » [réunion du 24 novembre], ou encore « 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. » [réunion du 24 novembre]

Réponse d'Aéroport de Lille SAS

Le maître d'ouvrage a rappelé qu'une partie du projet vise également l'amélioration de la desserte de l'aéroport avec l'objectif d'atteindre 17% de part modale d'ici 2039 (elle est actuellement de 5%). Cela se traduira notamment par l'augmentation de la fréquence des navettes vers le centre-ville (trois navettes par heure à terme, contre une navette par heure actuellement) et par la création d'une gare de bus en vue notamment de créer des trajets en « services librement organisés (SLO) d'autocars » - dits « cars Macron » - qui passent par l'aéroport. Le maître d'ouvrage a précisé que l'augmentation de la part modale des transports en commun est uniquement le résultat de l'action de l'aéroport, ce pourcentage ne tient pas compte des projets connexes portés par la MEL et la Région en matière de transport en commun. Aéroport de Lille SAS fera ses meilleurs efforts pour que la part modale des transports en commun aille au-delà de ces 17% « planchers », en travaillant de concert avec l'Autorité organisatrice des transports et les institutions en charge des transports (État – DIR Nord, Région, MEL), et notamment en faveur de solutions moins carbonées.

De plus, il a rappelé que projet de desserte porté par le SMALIM s'insère dans une stratégie plus globale en lien avec le Schéma directeur des infrastructures de transport (SDIT). Le projet participera à cette volonté d'améliorer les mobilités collectives. L'aéroport compose avec les orientations de la MEL et du Conseil Régional. Le maître d'ouvrage a également expliqué avoir conscience que le sud de l'aéroport manque d'accessibilité, et précisé que des échanges avec les bus Arc-en-ciel Pévèle sont engagés pour améliorer la desserte. En complément, d'autres solutions relèvent de la Métropole européenne de Lille, de la DIR Nord, et de la Région. Ainsi, afin d'apporter une information complète sur l'accessibilité de la plateforme aéroportuaire, Aéroport de Lille SAS a invité les différents acteurs compétents sur le sujet à s'exprimer lors de la réunion dédiée à la desserte de l'aéroport, le 24 novembre 2020. Les éléments de réponse sont retranscrits ci-dessous.

Éléments de réponse d'Egis Ville et Transports en charge des études Mobilité pour Aéroport de Lille SAS

Egis Ville et Transport a présenté un état des lieux de la dynamique circulaire aux abords de l'aéroport de Lille, et de l'impact de l'activité aéroportuaire actuel et à venir sur la congestion du trafic de l'autoroute A1.

Au travers de simulation de trafic, étudiant les conflits entre l'aéroport et le trafic environnant, les études de mobilité montrent que « l'impact est très modéré pour le projet d'extension de l'aérogare » [support de présentation de la réunion du 24 novembre]. De plus, les études montrent que la part modale des voitures conducteurs devrait passer de 32% à 18%. Ce sera sur ce constat, et celui de l'augmentation du nombre de passagers, que les parkings de l'aéroport seront dimensionnés.

Éléments de réponses de la MEL

La Métropole européenne de Lille a présenté un état des lieux des transports collectifs du territoire couvert par la métropole, ainsi que les projets de mobilité et réflexions à l'étude – et projetés dans le dans le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport adopté en juin 2019. À court terme, il prévoit un renforcement des fréquences de la navette reliant le centre de Lille et l'aéroport dans le cadre de la concession aéroportuaire. À moyen terme, est envisagée une optimisation de la Liane 1, reliant Lille - Ronchin - Fâches, et l'extension des Bus à Haut Niveau de Service vers l'aérogare est envisagés. À long terme, des réflexions sur le rôle du réseau ferroviaire dans la desserte de l'aéroport, et d'un « RER métropolitain » ont été engagées en 2020 à l'échelle de l'Aire métropolitaine.

Éléments de réponses de la DIR Nord

La Direction Interdépartementale des Routes a fait un état des lieux de la congestion du trafic de l'autoroute A1, et présenté différents projets de gestion du trafic à l'étude. Ainsi, la DIR a rappelé que 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 » [support de présentation de la réunion du 24 novembre]. Ainsi, il est envisagé de mettre en place :

- une régulation dynamique des vitesses (RDV) afin d'homogénéiser les vitesses entre les voies de l'autoroute ;
- une régulation dynamique des accès (RDA) en agissant sur le débit de la bretelle pour fluidifier les entrées
- principe du « goutte à goutte » - et en maîtrisant les insertions sur l'autoroute en limitant l'impact des manœuvres trop rapides.

En outre, la création de voies réservées aux transports en commun (VRTC) sur l'A22/RN356, ou au covoiturage (VR2+) sur l'A1 sont à l'étude. Des précisions ont été apportées concernant l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence pour les voies de bus, notamment sur l'impact sécuritaire. En effet, « le maintien de la sécurité est possible en limitant la quantité de bus en circulation. » [réunion publique du 24 novembre]. De plus, « 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. » [réunion publique du 24 novembre].

Éléments de réponses de la Région Hauts-de-France

La Région a rappelé que Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) réaffirme la place de l'aéroport de Lille 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 » [support présentation réunion publique du 24 novembre]. De plus, les différents projets de mobilité urbaine et régionale soutenus par la Région ont été présentés :

- Soutien financier du « Programme ALLEGRO » ayant pour objectif de réduire la congestion routière sur le périmètre de la MEL en accompagnant 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 ;
- Optimisation du réseau routier Arc en Ciel ayant un itinéraire limitrophe avec l'aéroport de Lille ;
- Financement des études portées par SNCF Réseau pour le déploiement d'un RER « métropolitain » avec la densification de l'offre TER sur l'étoile lilloise : « La Région votera pour débloquer des fonds afin de lancer les études préalables à la création du futur RER métropolitain » [réunion publique du 24 novembre].

Des questions relatives à la place des mobilités douces dans les projets d'infrastructure de l'aéroport et de ses partenaires

Lors des échanges, des précisions ont été demandées sur l'amélioration des mobilités douces au sein de la plateforme aéroportuaire, et en ce qui concerne les accès à l'aéroport via des pistes cyclables.

Des contributeurs ont fait part de leurs attentes : « *Utilisateur de l'aéroport régulièrement, je suis très étonné que venir en vélo à l'aéroport qui se situe à : 10 min en vélo de la gare de Lesquin, 20 min à vélo du métro 4 cantons, 20 min à vélo de la porte de Douai donc de Lille, soit très dangereux et impossible ensuite pour garer son vélo en sécurité à l'aéroport* » [question posée en ligne]. Ou encore - à propos des pistes cyclables du sud de l'aéroport - « *il existe peu d'accès pour se rendre à Lille depuis Avelin, notamment en vélo* » [réunion du 3 décembre]

Par ailleurs, des précisions ont été demandées sur les aménagements prévus pour accueillir les vélos : « *Prévoyez-vous un garage à vélo lors de ce nouvel aménagement ?* » [question posée en ligne].

Réponse d'Aéroport de Lille SAS

Le maître d'ouvrage a indiqué que le vélo avait toute sa place dans le projet. Il a rappelé que le SMALIM a récemment autorisé la MEL à occuper par anticipation une parcelle de l'aéroport pour la prolongation de pistes cyclables, avec une volonté claire de faciliter les mobilités douces.

Aéroport de Lille SAS a confirmé que des pistes cyclables seront mises en place dans le cadre du projet pour se raccorder au réseau de la Métropole Européenne de Lille et qu'un parc à vélo abrité sera installé sur le site de l'aérogare.

DE NOMBREUSES INQUIÉTUDES EXPRIMÉES CONCERNANT L'IMPACT SONORE

Des craintes exprimées par les riverains sur une éventuelle augmentation du bruit liée à l'augmentation du nombre de vols

Les inquiétudes concernent les nuisances sonores liées à l'augmentation du nombre de mouvements d'avions, au vu de l'état actuel du trafic aérien : « *en journée, ces mouvements d'avions provoquent des nuisances sonores importantes (...); je suis inquiète quant à l'augmentation du trafic qui est prévue dans le projet.* » [réunion publique du 2 novembre]. Ou encore « *comment ne pas s'interroger sur l'augmentation des nuisances sonores qui accompagnera forcément l'extension en question ainsi que son impact négatif sur la vente ou la location de biens immobiliers* » [question posée en ligne].

Des précisions sur le nombre de vols prévus ont été demandées « *A combien estimez-vous d'ici 2040 l'augmentation du nombre de ces vols supplémentaires «privés»? En totalisant vols «commerciaux» et vols «privés», à combien estimez-vous le nombre total d'avions à l'avenir?* » [questions posées en ligne].

Plus précisément, les craintes des riverains concernent l'augmentation du nombre de vols de nuit, et plusieurs participants ont exprimé leur volonté de mettre en place un couvre-feu : « *Nous souhaitons un couvre-feu de 8 h la nuit déjà mis en place dans de nombreuses villes d'Europe.* » [question posée en ligne]. Ou encore « *la possibilité de mettre en place un couvre-feu sera réellement étudiée?* » [réunion publique du 24 novembre]

Réponse d'Aéroport de Lille SAS

Le maître d'ouvrage a indiqué que le projet prévoyait une augmentation modérée du trafic aérien, de +17% sur 20 ans. De 21 139 vols commerciaux effectués en 2019, le trafic passerait à 24 729 vols commerciaux en 2039. Cela représente, à cette échéance, en moyenne 5 atterrissages et 5 décollages supplémentaires par jour.

De plus, Aéroport de Lille SAS a confirmé qu'il s'engageait à ne pas augmenter le nombre de vols de nuit dans les 20 ans à venir et le SMALIM a déclaré ne pas souhaiter développer les vols de nuit. C'est la raison pour laquelle une politique tarifaire incitative a été mise en place en la matière dès le 1^{er} Janvier 2021. Dans les années à venir, le coût de la redevance pourra être reconsidéré afin d'être davantage dissuasif si nécessaire. De plus, pour inciter les avions à ne pas voler la nuit, le parking nocturne des avions deviendra gratuit, ce qui est une particularité de l'aéroport de Lille.

En revanche, il n'est pas envisagé de mettre en place un couvre-feu. Tout d'abord, la mise en place d'un couvre-feu relève d'une décision ministérielle prise à l'aune d'un certain nombre d'enjeux, notamment un nombre important de mouvements d'avions et l'orientation de la piste. De plus, le maître d'ouvrage souhaite conserver la flexibilité permettant aux avions d'atterrir en cas de retard. Par ailleurs, au-delà des vols commerciaux, l'ouverture actuelle 24 heures sur 24 de l'aéroport permet d'accueillir d'autres types de vols, notamment les vols d'urgence sanitaire ou les vols de transport de transplants d'organes.

Par ailleurs, l'aéroport de Lille vient de passer dans le champ de compétences de l'ACNUSA, Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires, qui pourrait sanctionner les compagnies en cas de dépassement des normes.

De nombreuses questions sur les trajectoires, les types d'aéronefs et les mesures proposées par le maître d'ouvrage

Des précisions ont été demandées sur les trajectoires de vols, le renouvellement des flottes d'avions, et les mesures de réduction des nuisances sonores prévues dans le cadre du projet : « *quelles solutions concrètes souhaitez-vous mettre en place pour éviter les désagréments au niveau du bruit?* » [question posée en ligne]

Tout d'abord, de nombreuses interrogations ont porté sur la modification des trajectoires de vol depuis 2016 et sur la possibilité de modifier à nouveau cette trajectoire : « *Il est capital que le couloir de décollage RNAV 08 soit déplacé et qu'il retrouve son emplacement d'avant mars 2016.* » [question posée en ligne], ou encore « *afin de réduire les nuisances (+ de 80DB) au niveau des décollages par vent d'est RNAV 08, il est impératif de rétablir la trajectoire d'avant Mars 2016, il faudrait privilégier un couloir au-dessus de ligne de train TER, pour éviter le bassin d'habitation de Péronne, nous voulons retrouver notre quiétude.* » [avis déposé en ligne].

L'évolution tendancielle des flottes d'avions - et les discussions engagées entre Aéroport de Lille SAS et les compagnies aériennes, ont également fait l'objet de questions : « *Plus de gros porteurs, mais jusqu'à quelle taille ?* » [question posée en ligne], ou encore « *Quels avions seront amenés à voler pour améliorer l'emport moyen ? Sachant que les avions de type actuel A320/ Embraer ont des nuisances sonores « acceptable », contrairement à de plus gros porteur type 737 (TUI très bruyant), voir porteur plus lourd (A330)* » [question posée en ligne].

Les participants se sont, de plus, interrogés sur l'impact financier réel généré par l'augmentation de la redevance d'atterrissage de nuit : « *Quel est le montant en euros de la redevance de l'atterrissage. Une augmentation de 60% sur un montant de quelques euros est-elle dissuasive ?* » [question posée en ligne].

Enfin, Le renouvellement du système de mesure de bruit a fait l'objet de nombreuses contributions. Des riverains ont fait part de leur insatisfaction quant à la localisation actuelle des stations de mesures de bruit « *en dehors de la zone de bruit* » [réunion publique du 2 novembre], notamment pour la ville de Fretin : « *pourquoi une station de mesure est située rue du Vieux Moulin à Fretin ?* » [réunion publique du 24 novembre], ou encore « *la station de mesure du bruit à Fretin se trouve en dehors de la trajectoire* » [réunion publique du 3 décembre]. De plus, des précisions ont été demandées concernant le planning prévu de réactualisation du système monitoring bruit.

Réponse d'Aéroport de Lille SAS

Le maître d'ouvrage a indiqué que la majoration de la redevance d'atterrissage la nuit serait mise en place à partir du 1^{er} janvier 2021, avec un tarif 60% plus élevé pour les avions atterrissant entre 22 h et 6 h. Cela est appliqué à l'ensemble des appareils. Concrètement cela représente 416 euros au lieu de 260 euros pour un Boeing 737-800 et 382 euros au lieu de 239 euros pour un Airbus A320.

De plus, les hypothèses de trafic associées au projet intègrent l'évolution tendancielle des flottes d'avions avec le remplacement des avions les plus anciens par des appareils de nouvelle génération, apportant une amélioration en termes d'émissions sonores. Par exemple, les avions A319-320-321 évoluent vers leurs versions « NEO » (moins bruyants et moins polluants). Le maître d'ouvrage a également confirmé que le projet avait pour ambition de maintenir les capacités d'accueil de la plateforme des avions de code D et E (Airbus A330 ou Boeing 787). En revanche, il n'est pas envisagé d'accueillir des avions plus lourds, de code F (type A380).

Plus largement, lors des réunions publiques - et dans un document mis en ligne sur le site internet au cours de la concertation – le maître d'ouvrage a précisé son champ de compétences, en soulignant que la définition des trajectoires aériennes revient à la DGAC, et les mesures mises en place en matière de réduction des nuisances sonores :

- Le renouvellement du système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires : sont prévus en 2022 l'étude de la relocalisation des stations de mesure – en concertation avec les riverains et les élus - et la modernisation du système lui-même qui permettra notamment d'améliorer sa transparence avec la possibilité pour tous de visualiser les trajectoires via un portail Internet dédié ;

- La mise en place dès le 1^{er} Janvier 2021 d'une modulation horaire et acoustique de la redevance atterrissage pour inciter les compagnies à limiter les vols de nuit et à renouveler leurs flottes : ainsi, les aéronefs les plus bruyants subiront une majoration de la redevance d'atterrissage de 20% (aéronefs du groupe acoustique 4) à 100% (aéronefs du groupe acoustique 1) ;
- La création en 2021 d'une redevance de stationnement de nuit nulle pour un stationnement continu de 7 heures, pour encourager les compagnies aériennes à stationner leurs avions longuement et de façon ininterrompue la nuit sur ses aires de parking, dans la mesure où ils n'effectueront pas de vols nocturnes.

Éléments de réponse de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)

Sur le processus de modification des trajectoires

La modification des trajectoires est une décision qui relève de la DGAC et qui peut être prise pour trois principales raisons :

- Évolution du dispositif aéronautique du terrain : ajout ou suppression d'un équipement de navigation aérienne ou modification des infrastructures notamment ;
- Évolutions réglementaires : nouvelles catégories ou méthodes de conception des trajectoires, imposées par la réglementation ;
- Évolutions liées au contexte local, et notamment en lien avec les contraintes environnementales. Cette option est toujours ouverte. Le SNA/Nord y apporte son expertise, au service de l'étude des projets et demandes formulées par la CCE.

Les études de trajectoires font toutes l'objet d'une étude de leur impact environnemental (réalisée par le SNA) au vu des populations survolées. Les modifications de trajectoires sont ensuite soumises à l'avis de la CCE avant leur mise en œuvre.

Sur la mise en place des trajectoires RNAV

La DGAC a expliqué que les procédures RNAV (procédures basées sur des moyens satellitaires GPS), mises en place en 2016, ont succédé aux anciennes procédures, dites « conventionnelles ». Ces nouvelles procédures RNAV permettent d'obtenir des trajectoires plus précises et donc une concentration des flux d'avion sur un faisceau moins large. Ainsi, concernant les trajectoires de départ (et notamment le décollage vers l'Est), en 2014 la DGAC a eu pour mandat d'éviter les centres-bourgs, et cette opération a été réalisée en 2016 avec la mise en place d'un dispositif complet de trajectoires de décollage et d'atterrissage. Avant 2016, les nuisances étaient davantage clairsemées sur le territoire, tandis qu'après la mise en place des procédures RNAV, le faisceau s'est resserré et évite désormais les centres-bourg. Toutefois, ces trajectoires impactent davantage les hameaux placés en-dessous.

Dans ce cadre, la commission consultative de l'environnement (CCE) est un lieu de discussion où l'ensemble des demandes émises par les communes et les riverains peuvent être présentées afin de trouver un équilibre et un consensus.

Au cours de la réunion publique du 2 Novembre 2020, la DGAC a confirmé engager l'analyse pour optimiser les trajectoires de décollage face à l'Est, pour minimiser les nuisances.

Des précisions demandées sur le plan d'exposition au bruit (PEB) et le plan de gêne sonore (PGS)

Lors des échanges, des précisions ont été demandées sur la délimitation des zones du plan d'exposition au bruit (PEB) et sur son actualisation : « Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport date de 2009 alors que le trafic a beaucoup augmenté depuis. Phalempin n'en fait pas partie, mais les habitants de l'Orée du bois et de la Beuvrière sont souvent gênés. » [avis déposé en ligne].

La mise en place d'un plan de gêne sonore (PGS) et l'accompagnement financier proposé aux habitants ont également soulevé des interrogations : « au niveau financier pour améliorer les habitations Bouvinoises conçues en majeure partie avant 1990 et donc mal étudiées pour absorber ce trafic, bruit, vibration (...) Comment allez-vous accompagner la population ? » [question posée en ligne]. Ou encore « L'agrandissement de l'aéroport va-t-il changer les zones de bruits de l'Aéroport ?

Dans ce cas, si l'on passe d'une zone D (moins bruyante) à une zone B (plus bruyante), y a-t-il des dispositifs spécifiques prévus ? (Par exemple aide financière pour prise en charge installation triple vitrage) » [question posée en ligne].

Réponse d'Aéroport de Lille SAS

Le maître d'ouvrage a souligné que l'aéroport participe activement au travail des autorités concernées et des organismes dédiés à la problématique des nuisances sonores afin de trouver les meilleures solutions possibles pour réduire la gêne sonore occasionnée par les avions aux riverains. Dans ce cadre, l'aéroport siège à la CCE et échange régulièrement avec le SIVOM, et transmet les signalements des riverains à l'Aviation Civile. De plus, il contribue aux documents réglementaires (PEB et PGS). Aéroport de Lille SAS a précisé que, le trafic annuel de l'aéroport de Lille dépassant désormais les 20 000 mouvements d'avions de plus de 20 tonnes par an, il doit se doter d'un PGS qui délimite un périmètre à l'intérieur duquel les habitations sont éligibles à une aide financière pour l'isolation phonique des logements. C'est au Préfet d'établir le PGS, avec les données de trafic fournies par le gestionnaire.

L'aéroport mettra également à la disposition du Préfet l'étude acoustique qu'il mène actuellement dans le cadre de son projet de modernisation, notamment si l'Etat décidait de mettre à jour le PEB.

DE NOMBREUX ÉCHANGES SUR LES AUTRES IMPACTS POTENTIELS DU PROJET

Des inquiétudes exprimées sur la qualité de l'air de la métropole et l'impact sur la santé

Plusieurs contributions ont émis des inquiétudes quant à une potentielle dégradation de la qualité de l'air de la métropole liée à une augmentation du trafic routier et aérien : « *quel sera l'impact du projet sur la qualité de l'air de la MEL ?* » mais aussi « *en termes de santé* » [réunion du 9 novembre].

Ce projet, et la croissance « modérée » du trafic aérien, fait craindre « *encore plus de pollution dans une métropole qui est l'une des premières de France en termes d'air irrespirable.* » [avis déposé en ligne]. Ces inquiétudes portent à la fois sur le développement du trafic aérien mais également sur l'augmentation du trafic routier : « *alors que l'accès est déjà à saturation et de plus en plus en alerte pollution on ne peut qu'avoir que de la réserve et de l'interrogation !* » [avis déposé en ligne].

En outre, des questions sur la conduite des études menées dans le cadre de l'étude d'impact environnemental et les mesures envisagées ont été posées. Par exemple, un participant a souhaité « *savoir si des mesures de la qualité de l'air sont prévues sur secteur d'Ennetières* » [réunion publique 9 novembre].

Réponse d'Aéroport de Lille SAS

Aéroport de Lille SAS a engagé une étude complète en matière de qualité de l'air dans le cadre de l'étude d'impact, qui comprend notamment un inventaire des sources d'émissions, la réalisation de deux campagnes de mesure de la qualité de l'air sur trente points de mesure et la modélisation de dispersion. L'étude d'impact permettra de définir les mesures ERC en matière de qualité de l'air et de santé.

Aéroport de Lille SAS a indiqué s'être engagé dans différentes mesures afin de réduire les incidences sur le changement climatique et de réduire les gaz à effet de serre : la démarche Airport Carbon Accreditation (ACA), l'étude de la mise en place d'une modulation de la redevance d'atterrissage selon les émissions de polluants, la conversion à l'électricité des équipements diesels (généralisation du recours aux systèmes d'alimentation électrique, notamment lors de la création des nouveaux postes avions), la mise en place de bornes de recharge pour véhicules électriques, le développement des énergies renouvelables, avec

l'étude d'un recours à la géothermie et le développement de production photovoltaïque, le développement continu de l'emport moyen et l'optimisation de la flotte d'avions, le développement et l'encouragement de l'usage de modes de transports en commun.

Des questions sur l'incidence du projet sur l'environnement naturel

Des inquiétudes ont été émises quant à l'impact du projet sur la ressource en eau au vu de la proximité avec les champs captants de Lille : « *L'impact de l'aéroport quant à la préservation des champs captants (indispensables pour la gestion de l'eau) sera trop important* » [avis déposé en ligne], ou encore « *quel est l'impact de ces rejets, toujours très importants au démarrage des vols, sur les champs captants et donc sur la qualité de la nappe.* » [avis déposé en ligne]

Le sujet de l'imperméabilisation des sols a également été évoqué « *à propos de l'artificialisation des sols, 17 hectares représentent l'équivalent d'une deuxième piste de décollage, situé à proximité des champs captants de la nappe de craie* » [question posée en ligne]

En outre, des précisions ont été demandées concernant les inventaires écologiques de la zone couverte par la plateforme aéroportuaire : « *Quel est le bureau d'études qui réalise les inventaires biologiques sur la zone sud de l'aéroport (hameau de Has et Ennetières) où vivent des espèces patrimoniales, comme le busard des roseaux ou le bruant proyer ?* » [réunion publique du 12 octobre]

Enfin, la question de l'insertion paysagère de l'aéroport - notamment vers le sud de l'aéroport - a été formulée : « *la voie qui borde l'aéroport est mal entretenue* » [réunion publique du 24 novembre], ou encore « *comment l'aéroport va s'intégrer dans son environnement proche ?* » [réunion publique du 3 décembre]

Réponse d'Aéroport de Lille SAS

Le maître d'ouvrage a indiqué avoir pris des dispositions particulières de protection des eaux souterraines pour éviter toute pollution, notamment en limitant l'imperméabilisation des sols. De plus, en raison de la sensibilité du site (champs captants), une étude hydrogéologique est en cours pour évaluer les impacts du projet. Cette étude, réalisée par le cabinet d'hydrogéologie SB2O (Aulnoy-lez-Valenciennes), sera portée à la connaissance du public mi-2021, dans le dossier d'autorisation environnementale.

En outre, il a précisé que le cabinet EODD était en charge des inventaires faune et flore. Ces études ont débuté au dernier trimestre 2019 et se termineront fin 2020, afin de réaliser une année complète d'observation. La présence des espèces citées a effectivement été relevée sur certains secteurs de la zone aéroportuaire. Les études sont cependant en cours, et les premiers résultats laissent penser que le projet ne concerne pas les secteurs où vivent le busard des roseaux et le bruant proyer.

En outre, le maître d'ouvrage a précisé que le versant Sud de l'aéroport sera davantage pris en compte, la valorisation des 260 hectares de prairies et des réflexions seront engagées pour améliorer la visibilité des habitants du Sud de l'aéroport et également pour créer des voies de promenades.

L'impact climatique de l'activité aéroportuaire et des précisions demandées sur les engagements pris par l'aéroport

L'impact du transport aérien sur le réchauffement climatique a été soulevé à plusieurs reprises : « *il faut ainsi savoir qu'en France, les émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien ont progressé de 71% entre 1990 et 2018* » [question posée en ligne].

La question de la compatibilité du projet avec les plans internationaux, nationaux et locaux de réduction des gaz à effet de serre, et avec les propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat a soulevé des interrogations : « *Le projet est-il compatible avec les projets locaux de réduction des gaz à effet de serre, notamment avec le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) et le Schéma Régional de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) ?* » [réunion publique du 12 octobre], ou encore « *l'argumentaire du maître d'ouvrage est-il utilisé afin d'éviter d'entrer en contradiction avec les stratégies bas carbone locales et les préconisations de la Convention citoyenne pour le climat ?* » [réunion publique du 2 novembre]

Par ailleurs, les contributeurs ont formulé des demandes de précision sur le dispositif Airport Carbon Accreditation (ACA) : « *est-il raisonnable de mettre en avant la démarche ACA au niveau de l'aéroport, quand les émissions des avions pèsent bien plus que celles de l'Aéroport ?* » [Live Chat du 28 octobre], ou encore « *quel est l'objectif de l'aéroport en matière de neutralité carbone ? Sachant que l'accréditation ACA ne concerne qu'une partie des émissions de gaz à effet de serre, et ne couvre pas les émissions produites par les avions.* » [réunion publique du 2 novembre]

Réponse d'Aéroport de Lille SAS

Le maître d'ouvrage a indiqué que le projet de modernisation de l'aéroport tenait compte des différents documents cadre tels que le SRADDET qui fixe les objectifs de développement du territoire de la région à moyen et long terme et les règles générales pour contribuer à l'atteinte de ces objectifs à l'échelle locale. Aéroport de Lille SAS a notamment indiqué que dans l'Évaluation Environnementale Stratégique du projet de PCAET de la MEL, le transport aérien ne représentait en 2015 que 0.27% des émissions recensées, très loin du transport routier (40.27%).

En outre, Aéroport de Lille SAS a précisé s'être engagé volontairement dans la démarche ACA, porté par l'ACI EUROPE. Il s'agit d'un programme d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂ du secteur aéroportuaire. L'aéroport de Lille vise à l'horizon 2027 le niveau 3+, correspondant à la réduction maximale des émissions de l'exploitant et à la compensation de ses émissions résiduelles. Par ailleurs, à ce premier pilier de la stratégie bas-carbone de l'aéroport, s'ajoute l'ambition d'augmenter la part modale des transports en commun et l'amélioration de la performance énergétique des avions, avec la modernisation des flottes aériennes. Enfin, des efforts sont réalisés par les prestataires au sol qui mettent en place un parc d'engins électriques (et non plus diesel).

Des avantages socio-économiques identifiés et attendus

L'impact positif du projet concernant la création d'emplois locaux apparaît identifié et partagé par des contributeurs : l'aéroport va « *aussi générer des emplois* » et « *produira des emplois* » [avis déposés en ligne].

Des interrogations ont porté sur « *l'impact réel sur l'emploi* » [question posée en ligne], sur l'échéancier prévu par le projet, et sur le type d'emploi qui sera créé : « *à quelles échéances le projet créera 600 emplois ? Quelle sera la nature de ces emplois, plutôt hôtelier ou de maintenance de la structure aéroportuaire ?* » [réunion publique du 24 novembre]

Toutefois, des doutes ont été émis sur les emplois dans un secteur aérien qui a été fortement impacté par la crise sanitaire : « *le projet de modernisation va-t-il avoir un impact en termes d'emploi dans le secteur aérien ? Que ce soit au niveau de l'assistance aux passagers, assistance aux compagnies, catering, maintenance aéronautique etc. ces emplois étant actuellement touchés par la crise actuelle.* »

Quelles sont les pistes et objectifs à ce niveau. » [live chat du 28 octobre], ou encore à propos des impacts positifs du projet « on va me répondre augmentation des emplois. Mais pour combien de temps ? » [avis déposé en ligne].

De plus, certains contributeurs ont questionné la pertinence de créer de l'emploi dans un secteur perçu « en retard » dans la lutte contre le réchauffement climatique « avec un tel budget il serait tout à fait possible de générer autant d'emplois dans d'autres secteurs sans avoir un tel impact environnemental. » [avis déposé en ligne].

Réponse d'Aéroport de Lille SAS

Le maître d'ouvrage a précisé qu'à ce stade, l'effet économique du projet était pressenti comme positif. Les retombées socio-économiques directes, indirectes et induites seront appréciées dans l'évaluation-socio-économique en cours de réalisation et qui sera fournie dans le dossier d'autorisation environnementale (juin 2021).

De plus, le projet, en améliorant la qualité des services proposés par le territoire lillois, est source de connectivité et donc d'attractivité, notamment en termes de tourisme et d'affaires.

QUELQUES REMARQUES SUR LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

Des modalités de concertation et une démarche volontaire appréciées

Des participants ont remercié le maître d'ouvrage d'avoir donné la parole au public. Ils ont également souligné l'effort fourni lors des réunions publiques - notamment en ligne - pour donner la parole à tous les participants et pour les réponses apportées par le maître d'ouvrage. De plus, une forte attente de transparence et de qualité de l'information est apparue lors des différentes interventions du public : « *bravo pour cette concertation* » [avis déposé en ligne], « *merci de cette possibilité de s'exprimer sur cet équipement* » [avis déposé en ligne].

La qualité du site internet dédié à la concertation a également été soulignée par une participante « *une élue de la ville de Lille (...) félicite le maître d'ouvrage pour la qualité du site internet* ». [réunion du 24 novembre]

Réponse d'Aéroport de Lille SAS

À plusieurs reprises, le maître d'ouvrage a souligné que la « concertation visait à réaliser un projet transparent et enrichi par le dialogue avec les participants, mais aussi à répondre à la demande sociale de partage de la décision politique ». Il s'est, de plus, félicité de la présence du garant de la concertation qui permet de garantir une information transparente et accessible.

Des attentes concernant l'issue de la concertation et la poursuite du dialogue

Les participants ont questionné le maître d'ouvrage sur les marges de manœuvre pour modifier le projet et sur le processus décisionnel à la suite de la concertation : « *En espérant que cette concertation préalable ne soit pas une simple formalité et reste lettre morte (comme on pourrait le redouter)* » [avis déposé en ligne], et également « *quelles sont les différentes options à la fin de cette concertation ? Refus, modification des ambitions, etc. ? Qui décide de cela ?* » [questions posées lors

du live chat du 28 octobre] ; « Existe-t-il une marge de manœuvre sur l'enveloppe de 100 millions euros du projet, pour mettre en œuvre les propositions sorties de la concertation, notamment pour les solutions techniques relatives aux nuisances sonores ? » [réunion du 12 octobre].

En outre, les participants ont interrogé le calendrier de la concertation préalable : « Comment pouvez-vous mener des séances de concertation constructives sans afficher clairement l'augmentation des émissions que ce projet représente ? » [questions posées lors du live chat du 28 octobre], ou encore « Pourquoi, à ce stade du projet, il n'est pas possible d'avoir des données précises sur l'impact environnemental du projet ? Sans ces données le débat est-il éclairant ? » [question posée en ligne]. Un autre participant a également souhaité savoir si « [à propos de l'étude d'impact] cette étude sera-t-elle rendue publique ? [question posée en ligne] ». Ainsi, les participants ont exprimé le souhait de voir le dialogue se poursuivre, notamment pour partager les résultats des différentes études devant être rendues publiques en 2021.

Réponse d'Aéroport de Lille SAS

Le maître d'ouvrage a souligné que la concertation avait pour but de recueillir les avis du public afin d'en tenir compte dans la conception du projet, avant dépôt des demandes d'autorisation. Le bilan du maître d'ouvrage rendu public dans les trois mois qui suivent la clôture de la concertation, présente les mesures prises à la suite de ce dialogue.

Ce bilan ainsi que celui du garant seront joints aux dossiers de demande d'autorisation qui seront déposés, et qui comprendront l'étude d'impact environnementale du projet. Cette étude d'impact sera soumise pour avis à l'autorité environnementale (AE) et aux collectivités et leurs groupements intéressés. L'ensemble de ces pièces et avis, ainsi que le mémoire en réponse du maître d'ouvrage seront ensuite portés à la connaissance du public dans le cadre d'une procédure d'enquête publique. Le public pourra ainsi s'exprimer en toute connaissance de cause lors de l'enquête publique.

Le projet est construit sur la base des constats faits en 2019 - qui ont évolué au regard de la situation sanitaire - et devra en effet s'adapter au contexte, et éventuellement échelonner son calendrier au regard de la reprise du trafic aérien.

Enfin, le maître d'ouvrage a précisé que son projet serait adapté à l'issue de la concertation, en tenant compte des contributions du public



TROISIÈME PARTIE
**LES ENSEIGNEMENTS
DE LA CONCERTATION
ET LES ENGAGEMENTS
DU MAÎTRE
D'OUVRAGE**

Aéroport de Lille SAS, maître d'ouvrage du projet de modernisation de l'aéroport de Lille, constate que la concertation publique qu'elle a volontairement menée en application des articles L.121-15-1 et L.121-17 du Code de l'environnement s'est déroulée du 12 octobre au 4 décembre 2020, selon les modalités définies aux articles L-121-16 et L-121-16-1 du même Code. La démarche a bénéficié de la présence d'un garant, Laurent DEMOLINS, nommé par la CNDP à la demande du maître d'ouvrage.

« Le garant considère que la concertation préalable organisée et conduite par Aéroport de Lille SAS, avec l'appui du SMALIM et sous l'égide de la CNDP, a atteint les objectifs d'information et de participation du public que la CNDP préconise en vue d'améliorer tout projet ayant une incidence sur l'environnement. », Rapport du garant (page 20), 18 décembre 2020

Aéroport de Lille SAS se réjouit du fait que, malgré les contraintes imposées par la crise sanitaire, la participation du public a pu être nombreuse et de qualité, lui permettant d'enrichir son projet.

« Le nombre de participants aux réunions publiques ainsi que le volume des questions et avis adressés au maître d'ouvrage sont révélateurs du bon niveau de participation du public en dépit de la crise sanitaire. Les réunions publiques se sont déroulées de manière apaisée et dans un parfait climat de respect mutuel quelle que soit la nature des avis portés sur le projet. Le projet a donné lieu à un nombre important et diversifié d'avis, d'arguments et d'observations. », Rapport du garant (page 20), 18 décembre 2020

À l'issue de la concertation, Aéroport de Lille SAS est confortée dans son choix d'organiser volontairement une concertation préalable : elle considère que ce dialogue a permis d'enrichir le projet en bénéficiant du regard du public sur les aménagements prévus et que la concertation a constitué une opportunité de nouer des relations avec le public et les élus du territoire.

LES ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE LA CONCERTATION PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Considérant les observations et suggestions émises en concertation, synthétisées dans le présent bilan établi par le maître d'ouvrage, et considérant le regard porté par le garant dans son rapport sur la concertation, **Aéroport de Lille SAS tire les enseignements suivants, qui fondent les suites qu'elle entend donner au projet.**

Ainsi, Aéroport de Lille SAS :

- Note les attentes exprimées quant aux **destinations** à renforcer et/ou développer à l'avenir, notamment grâce au projet ;
- Considère que les **objectifs** du projet ont été bien compris par le public et qu'ils sont partagés par une partie des participants qui, notamment, déplorent la vétusté de l'aérogare actuelle et reconnaissent le rôle de l'aéroport dans l'attractivité territoriale de la région Hauts-de-France ;
- Constate le point de vue exprimé par plusieurs participants qui souhaitent une **diminution du trafic aérien en général** ;
- Note les interrogations du public quant à **l'impact de la crise sanitaire** sur la pertinence des opérations de modernisation du projet à court et moyen terme ;
- Relève les **propositions d'aménagement** qui ont été faites tout au long de la concertation (notamment salle de change PMR, aires de jeux pour enfants, parking silo, panneaux solaires, etc.) ;

- Constate les besoins en termes **d'amélioration de la desserte de l'aéroport**, par la route, en transports en commun et par les modes doux, en tenant compte des développements qui sont projetés en la matière par les autorités organisatrices de mobilité ;
- Prend la mesure des inquiétudes importantes exprimées par de nombreux participants concernant les **nuisances sonores** liées au trafic aérien et des attentes fortes à l'égard du concessionnaire dans ce domaine ;
- Note la vigilance de plusieurs participants concernant les **impacts du projet en matière environnementale** (qualité de l'air, ressource en eau, émissions de gaz à effet de serre) ;
- Note la volonté du public de **poursuivre le dialogue** sur le projet jusqu'à l'enquête publique.

LES ENGAGEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE À L'ISSUE DE LA CONCERTATION

Compte tenu des échanges durant la concertation préalable et des recommandations du garant dans son rapport publié le 18 décembre 2020, **le Conseil d'administration d'Aéroport de Lille SAS, réuni le 26 janvier 2021, a décidé de poursuivre le projet de modernisation de l'aéroport de Lille, et de lui apporter plusieurs évolutions, en tenant compte des avis exprimés lors de la concertation.**

Les engagements du maître d'ouvrage à l'issue de la concertation sont détaillés ci-après selon deux axes :

- La prise en compte des recommandations du garant ;
- Les évolutions apportées au projet en lien avec les contributions du public.

LES RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE AUX RECOMMANDATIONS DU GARANT

Participer activement à la réduction des nuisances sonores et notamment en :

- *Conduisant, en lien avec la DGAC et, le cas échéant, avec une expertise indépendante ou externe, une étude approfondie sur l'intérêt (avantages, inconvénients, risques) d'étendre certains taxiways jusqu'au seuil de piste pour permettre un décollage des avions le plus en amont possible des habitations survolées*

Aéroport de Lille SAS sollicite en 2021 un bureau d'étude indépendant pour examiner les avantages et inconvénients d'étendre certains taxiways jusqu'au seuil des pistes.

- *Apportant une réponse argumentée sur la possibilité ou non d'effectuer de manière régulière une descente à partir de « paliers à 3000 pieds » plutôt qu'à 2000 ou 1500 pieds*

Aéroport de Lille SAS sollicite les services de la navigation aérienne (SNA) en 2021 pour étudier cette possibilité.

- *Exerçant, en lien avec la Préfecture, une juste pression sur la DGAC pour une meilleure prise en compte par celle-ci des mesures ou process susceptibles de contribuer à la réduction des nuisances sonores*

Aéroport de Lille SAS tient informée l'Aviation civile des signalements reçus des riverains et apporte sa contribution active à la tenue de la Commission consultative de l'environnement (CCE). Aéroport de Lille SAS transmet de plus au Préfet l'ensemble des questionnements du public sur ce thème, exprimés en concertation, et lui adressera l'étude acoustique menée dans le cadre du projet.

Prendre toute disposition pour établir un lien régulier et de confiance avec les habitants directement concernés par les nuisances sonores

Aéroport de Lille SAS a organisé une réunion avec les riverains le 27 janvier 2021 : elle a rassemblé 46 participants, représentants associatifs, élus, et habitants des communes riveraines de l'aéroport. Aéroport de Lille SAS a apporté toutes les réponses qui relevaient de son champ de compétence et a adressé le compte-rendu de la réunion aux autorités compétentes (Aviation civile et Préfet).

De plus, plusieurs actions sont déjà mises en œuvre par Aéroport de Lille SAS auprès des riverains : un guichet unique de traitement des signalements, des campagnes de mesure de bruit et des bulletins d'informations environnementales à destination des communes.

Le système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires est modernisé dès 2022 : à cette occasion, l'emplacement des stations de mesure de bruit sera réétudié en lien avec les communes riveraines et le SIVOM, et un portail internet permettant la visualisation des trajectoires et des niveaux de bruit sera mis en place pour le public.

Parfaitement relayer, au sein de la Commission Consultative de l'Environnement, les attentes de la population en matière de lutte contre les nuisances sonores

Aéroport de Lille SAS transmet au Préfet le présent bilan de la concertation et le compte-rendu de la réunion du 27 janvier 2021 avec les riverains.

Par ailleurs, depuis plusieurs années, Aéroport de Lille SAS présente un bilan des signalements des riverains en Commission consultative de l'environnement (CCE).

Maintenir pour le public la possibilité de poser de nouvelles questions sur le site propre de l'aéroport

Le site internet du projet ouvert pendant la concertation est maintenu ainsi que l'adresse mail de contact : www.modernisons-aeroportdelille.fr/
contact@modernisons-aeroportdelille.fr

Garantir jusqu'à l'enquête publique, via le site internet modernisons-aeroportdelille.fr l'accès au déroulé de la concertation préalable et notamment aux questions, avis, cahiers d'acteurs déposés entre le 12 octobre et le 4 décembre 2020

Toutes les informations sur la concertation préalable (documents du maître d'ouvrage, questions et réponses) restent accessibles sur le site du projet.

Actualiser l'avancée du projet et le suivi des engagements pris par le maître d'ouvrage via le site contact@modernisons-aeroportdelille.fr ou via le site de l'aéroport, la presse et les réseaux sociaux

Aéroport de Lille SAS s'engage à publier régulièrement sur le site du projet les informations sur le projet.

Assurer des rencontres en nombre suffisant avec les élus des collectivités territoriales concernées par le projet pour les tenir précisément informés de son avancée et des travaux en cours ou à venir

Des rencontres régulières avec les élus du territoire sont organisées par Aéroport de Lille SAS.

De plus, en direction du grand public, deux réunions publiques sont prévues au 1^{er} semestre 2021, pour présenter l'une le présent bilan et l'autre le dossier de demande d'autorisation environnementale.

LES ÉVOLUTIONS DU PROJET À L'ISSUE DE LA CONCERTATION

À noter : certaines demandes du public reprises ci-dessous correspondent aux recommandations du garant. Les mesures prises par Aéroport de Lille SAS, déjà indiquées ci-dessus, ont été à nouveau précisées dans un souci de cohérence.

L'opportunité du projet

Rendre le projet flexible et modulaire pour l'adapter à la reprise effective du trafic aérien et à l'évolution de la réglementation sur le trafic aérien

Les opérations de mises aux normes seront réalisées dans les délais prescrits (2025 pour les accotements de piste) mais le calendrier et le contenu des autres opérations de modernisation prévues dans le cadre du projet seront adaptés au regard de l'évolution réelle des données de trafic aérien à l'issue de la crise sanitaire.

La rédaction des dossiers administratifs, notamment d'évaluation environnementale, est prolongée pour intégrer les perspectives actualisées d'évolution du trafic en lien avec la crise sanitaire d'une part, et l'avis de cadrage de l'Autorité Environnementale¹⁴ d'autre part. Le dépôt des demandes officielles sera de ce fait reporté en milieu d'année 2021.

L'étude d'impact en cours inclut bien une mise à jour des prévisions de trafic en fonction de la reprise estimée du trafic aérien.

L'organisation technique des chantiers tiendra compte de la possibilité d'un engagement progressif des différentes opérations au plus près de la croissance de la demande.

Préciser le projet immobilier

Eu égard à la situation actuelle, les études d'opportunité immobilières ne sont pas poursuivies.

Les caractéristiques du projet

Étudier les propositions émises en concertation :

- Créer des espaces jeux pour enfants
- Voir la piste depuis le hall des départs / « planespotters »
- Créer une salle de change pour les personnes à mobilité réduite
- Limiter les panneaux publicitaires
- Améliorer les trajets piétons et la fréquence des navettes depuis les parkings
- Améliorer l'insertion paysagère de l'aéroport : chemin de balade/ zone arborée et valorisation de la prairie)

Deux propositions du public sont d'ores et déjà prises en compte par Aéroport de Lille SAS : une salle de change pour les personnes à mobilité réduite est intégrée au programme du projet et le gestionnaire est vigilant à l'équilibre des panneaux publicitaires.

L'ensemble des autres propositions a été noté par Aéroport de Lille SAS et leur opportunité et faisabilité seront examinées dans les prochaines phases d'étude.

La desserte de l'aéroport

Prendre en compte les circulations douces : améliorer des pistes cyclables sur le site aéroportuaire et créer un parking sécurisé pour les vélos/ garage à vélo

Le réseau de pistes cyclables présentes sur le domaine aéroportuaire et connectées au réseau de la Métropole Européenne de Lille sera maillé sur le parvis de l'aérogare. De plus, deux parcs à vélo abrités de 100 places sont prévus dans le projet : un dès la création du parvis et un à terme.

¹⁴ Avis délibéré n° 2020-67 du 13 janvier 2021 pour le cadrage préalable de la modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin

Étudier avec l'opérateur des lignes Arc en Ciel Pévèle (bus interurbains régionaux desservant le sud de l'aéroport) la faisabilité d'arrêts à l'aéroport

Des contacts ont été pris avec la Direction des transports de la Région Hauts-de-France et un travail est engagé pour créer dès que possible un arrêt à l'aéroport pour les lignes 205 et 221. De plus, une étude est en cours pour intégrer la navette qui relie le centre-ville dans le réseau Pass Pass.

Améliorer la desserte en transport en commun et éviter la saturation des axes routiers

Aéroport de Lille SAS poursuit les actions prévues dans le cadre du projet pour améliorer la desserte de l'aéroport (augmentation de la fréquence des navettes vers le centre-ville, création d'une gare routière pour accueillir des cars de Service Librement Organisé (dits cars Macron)), pour viser un objectif de 17% de part modale pour les transports en commun.

En complément, Aéroport de Lille SAS s'engage à poursuivre ses échanges avec les autorités organisatrices des transports (Métropole Européenne de Lille et Région Hauts-de-France) pour contribuer - dans son champ de compétences - à leurs projets de desserte de l'aéroport, rappelés ci-après :

- Dans le cadre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) adopté en juin 2019, la MEL envisage à moyen terme une optimisation de la Liane 1, reliant Lille - Ronchin - Fâches, et l'extension des Bus à Haut Niveau de Service vers l'aérogare. À long terme, des réflexions sur le rôle du réseau ferroviaire dans la desserte de l'aéroport, et d'un « RER métropolitain » ont été engagées ;
- La Région soutient différents projets de mobilité urbaine et régionale : le « Programme ALLEGRO » accompagnant 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 ; le financement des études portées par SNCF Réseau pour le déploiement d'un RER « métropolitain » avec la densification de l'offre TER sur l'étoile lilloise ;
- Le SMALIM dispose de réserves foncières non concédées et mène une politique d'acquisition foncière afin de permettre une mise à disposition d'espaces nécessaires à l'implantation d'infrastructure de transport.

Les impacts potentiels sur le milieu humain

Organiser des rencontres avec les riverains pour recueillir leur ressenti et leurs difficultés en matière de nuisances sonores

Aéroport de Lille SAS a organisé une réunion avec les riverains le 27 janvier 2021. Elle a rassemblé 46 participants, représentants associatifs, élus, et habitants des communes riveraines de l'aéroport. Aéroport de Lille SAS a apporté toutes les réponses qui relevaient de son champ de compétence et a adressé le compte-rendu de la réunion aux autorités compétentes, Aviation civile et Préfet.

Mettre en place des mesures pour réduire les nuisances sonores, notamment étendre les taxiways de la piste principale, optimiser l'exploitation de la piste 01/19 et prévoir une descente à partir de paliers à 3000 pieds

Aéroport de Lille SAS a instauré au 1^{er} janvier 2021 une modulation acoustique de la redevance atterrissage pour inciter les compagnies à renouveler leurs flottes.

De plus, Aéroport de Lille SAS sollicite un bureau d'étude indépendant pour examiner les avantages et inconvénients d'étendre les taxiways de la piste principale.

Aéroport de Lille SAS sollicite également les services de la navigation aérienne (SNA) pour étudier la possibilité d'une descente à partir de paliers à 3000 pieds.

Adapter et améliorer le système de mesure, et réaliser des campagnes ponctuelles de mesure

Le système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires sera renouvelé en 2022 : relocalisation des

stations de mesure – en concertation avec les riverains et les élus - et modernisation du système lui-même qui permettra notamment d'améliorer sa transparence avec la possibilité pour tous de visualiser les trajectoires et le niveau de bruit enregistré via un portail Internet dédié.

En complément, des campagnes ponctuelles de mesure sont réalisées, en concertation avec les riverains et les élus.

Questionner l'opportunité d'une révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

La révision du Plan d'Exposition au Bruit relève d'une décision préfectorale.

Pour contribuer à la réflexion, Aéroport de Lille SAS transmet au Préfet le présent bilan de la concertation et lui transmettra l'étude acoustique menée dans le cadre du projet.

Participer aux études d'optimisations des trajectoires

La modification des trajectoires est une décision qui relève des services de l'État, en concertation avec les acteurs via la Commission consultative de l'environnement (CCE).

Aéroport de Lille SAS contribue à la réflexion d'une part, en siégeant à la CCE et, d'autre part, via des échanges réguliers avec l'Aviation civile et les compagnies aériennes.

Aéroport de Lille SAS a transmis à l'Aviation civile le présent bilan de la concertation et le compte-rendu de la réunion du 27 janvier 2021 avec les riverains.

limiter les vols de nuit par une politique tarifaire incitative

Aéroport de Lille SAS s'engage à ne pas augmenter le nombre de vols de nuit d'ici 2039.

Une politique tarifaire incitative a ainsi été mise en place au 1^{er} Janvier 2021 (avec un tarif 60% plus élevé pour les avions atterrissant entre 22 h et 6 h). Dans les années à venir, le coût de la redevance pourra être reconsidéré afin d'être encore davantage dissuasif si nécessaire.

Il n'est pas envisagé de mettre en place un couvre-feu : tout d'abord, la mise en place d'un couvre-feu relève d'une décision ministérielle prise à l'aune d'un certain nombre d'enjeux, notamment un nombre important de mouvements d'avions. De plus, le maître d'ouvrage souhaite conserver la flexibilité permettant aux avions d'atterrir en cas de retard. Par ailleurs, au-delà des vols commerciaux, l'ouverture actuelle 24 heures sur 24 de l'aéroport permet d'accueillir d'autres types de vols, notamment les vols d'urgence sanitaire ou les vols de transport de transplants d'organes.

Les impacts potentiels sur le milieu naturel

Aéroport de Lille SAS réalise actuellement une Évaluation Environnementale de son projet, pour laquelle l'Autorité Environnementale du CGEDD a précisé les orientations des études à établir. Cette démarche permettra une identification systématique des impacts potentiels et présentera les actions menées pour Eviter, Réduire et à défaut Compenser les impacts ne pouvant être réduits. Cette démarche sera portée à connaissance dans les dossiers soumis à enquête publique. D'ores et déjà, les actions ci-dessous ont été engagées.

Limiter l'artificialisation des sols

Aéroport de Lille SAS a décidé de réaliser le plus possible de surfaces de parking sur des surfaces déjà artificialisées. Ainsi, la non-réalisation du parking P7 tel qu'initialement prévu au projet permet d'éviter l'artificialisation de 6 hectares, et la non réalisation du projet immobilier permet d'éviter l'artificialisation de 3,2 hectares.

Des études techniques sont engagées pour employer des revêtements drainants lorsque c'est possible (chemin de ronde, taxiway de la piste secondaire...).

Limiter les impacts sur les espèces et les milieux

Aéroport de Lille SAS a fait réaliser un inventaire faune-flore sur 12 mois permettant de caractériser les principaux enjeux écologiques du projet et de définir les mesures d'évitement et de réduction de ces impacts.

Développer le recours à l'énergie photovoltaïque

Aéroport de Lille SAS a décidé d'examiner la possibilité d'augmenter le nombre de panneaux photovoltaïques dans les prochaines phases d'étude, dans la limite des contraintes liées à la sécurité aérienne, et en privilégiant les surfaces déjà imperméabilisées (toitures, parkings).

Privilégier des bâtiments écologiques

Aéroport de Lille SAS a prévu de réaliser les travaux de l'aérogare dans les principes de la certification HQE Bâtiment Durable, avec l'objectif E2C1 pour le label E+C- géré par Certivéa.

Veiller à la compatibilité du projet avec les documents de planification de réduction des gaz à effet de serre

Aéroport de Lille SAS tient compte des documents de planification de réduction des gaz à effet de serre dans la conduite de ses études.

Un bilan carbone complet du projet sera réalisé dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale, prenant en compte les émissions de l'aéroport et les émissions associées aux avions et au trafic routier, et étudiant la compatibilité du projet avec les stratégies bas-carbone locales.

De plus, Aéroport de Lille SAS progresse dans l'inscription des meilleurs standards bas-carbone pour un gestionnaire d'aéroport, avec la certification ACA 3+, dont l'obtention est visée en 2027.

L'information et le dialogue

Informier le public tout au long des études

Aéroport de Lille SAS s'engage à continuer d'informer le public et a sollicité Laurent DEMOLINS, garant de la concertation, pour prolonger son accompagnement jusqu'à l'enquête publique.

Le site du projet restera accessible et permettra d'informer sur les avancées du projet :

www.modernisons-aeroportdelille.fr/ et le public pourra poser des questions via l'adresse email : contact@modernisons-aeroportdelille.fr

Poursuivre le dialogue

Deux réunions publiques sont prévues au 1^{er} semestre 2021, l'une pour présenter le bilan du Maître d'Ouvrage issu de la concertation (mars 2021) et l'autre pour présenter les principaux résultats des études environnementales et les mesures Eviter-Réduire-Compenser envisagées (après le dépôt du dossier de demande d'autorisation environnementale).



Aéroport de Lille
Route de l'Aéroport
59810 Lesquin