

REPONSE DU SMALIM ET D'AÉROPORT DE LILLE SAS A LA MOTION DU SIVOM

Le 17/05/ 2021

Le SIVOM (Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple) Grand Sud de Lille est un Syndicat regroupant 33 communes. Créé en 2001, le SIVOM Grand Sud de Lille possède 2 compétences liées à la protection et la défense des intérêts des populations concernées par les nuisances liées à l'aéroport de Lille ainsi que par le tracé routier de contournement sud de Lille. L'existence d'un tel groupement d'intérêts dédié aux nuisances aéroportuaires est un fait quasi unique. Il constitue un espace de dialogue apaisé entre les communes et l'aéroport. Le SIVOM porte une attention particulière aux signalements des riverains concernant les trajectoires aériennes inhabituelles. Chacune de ces plaintes fait l'objet d'une étude et d'une réponse.

Le conseil syndical du SIVOM Grand Sud de Lille s'est tenu le 1^{er} avril 2021, avec la participation aux débats du Président du Syndicat mixte des aéroports de Lille et de Merville (SMALIM). Une motion concernant le projet de modernisation de l'aéroport de Lille a ensuite été votée par les représentants des 33 communes du SIVOM. A travers cette motion, les élus du SIVOM souhaitent obtenir « *des garanties tangibles et quantifiables quant au respect de l'environnement et du cadre de vie des habitants* ».

Des conditions demandées sur le volet modernisation du projet

Le SIVOM indique son accord avec le volet « mises aux normes » du projet de modernisation ainsi qu'avec l'objectif d'amélioration des conditions d'accueil des passagers.

Cependant, la motion du SIVOM émet des conditions sur le volet « modernisation » du projet. Le syndicat souhaite que ces conditions fassent l'objet d'une charte écrite et signée par le SMALIM, propriétaire de l'aéroport de Lille) et Aéroport de Lille SAS (gestionnaire de l'aéroport, par délégation du SMALIM), permettant d'assurer le respect des engagements cités ci-dessous.

Les 12 demandes exprimées par le SIVOM dans sa motion font l'objet ci-après d'une réponse de la part du SMALIM et d'Aéroport de Lille SAS.

- ***Pas d'augmentation des vols de nuit par rapport à l'année de référence 2019, exigence valable au-delà même de 2039 et du terme de la concession de service public de l'aéroport.***

Dans son [bilan de la concertation](#), Aéroport de Lille SAS s'est engagé à ne pas augmenter le nombre de vols de nuit d'ici 2039. Pour ce faire, une politique tarifaire incitative a été mise en place dès le 1er 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.

Par ailleurs, concernant les retards des vols programmés, il convient de rappeler l'existence du règlement européen n°261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 relatif aux droits des passagers aériens, qui ouvre le droit à indemnisation forfaitaire des passagers en cas de retard, et qui incite ainsi les compagnies à veiller à la ponctualité des vols.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

- ***Pas d'augmentation des vols de fret, qui occasionnent d'importantes nuisances sonores, notamment la nuit.***

Le maître d'ouvrage a confirmé durant la concertation qu'il n'était pas prévu de développer le fret aérien.

- ***Des garanties argumentées sur la faisabilité d'une augmentation du taux d'emport sans augmentation des nuisances sonores malgré l'utilisation d'avions plus grands, plus lourds, plus puissants.***

L'augmentation de l'emport moyen permet de gagner en efficacité, en augmentant le trafic passagers (le nombre de passagers), sans faire augmenter aussi rapidement le trafic aérien (le nombre de vols). L'emport moyen évolue ces dernières années à la hausse, témoignant d'une amélioration de l'efficacité du trafic aérien. Ceci s'explique d'une part par l'amélioration des taux de remplissage des aéronefs - indépendamment de leur taille, et d'autre part, par l'augmentation de la taille des avions. L'emport moyen est ainsi passé de 68,8 passagers en moyenne par vol en 2009 à 103,6 en 2019.

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 durant la concertation 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).

Cette amélioration de l'emport moyen permet de rester bien en-deçà des seuils de nombre de vols définis dans le Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

En parallèle, l'aéroport a mis en place depuis le 1^{er} janvier 2021 une majoration de redevance : les aéronefs les plus bruyants subissent une majoration de la redevance d'atterrissage allant de 20% (aéronefs de groupe acoustique 4) à 100% (aéronefs de groupe acoustique 1). Cela vise à inciter les compagnies à utiliser les avions moins bruyants.

- ***Un effort significatif et vérifiable pour que les avions accueillis sur la plateforme de Lesquin soient moins bruyants. Cette condition est impérative pour l'acceptation du projet.***

Les aéronefs les plus bruyants subissent une majoration de la redevance d'atterrissage allant de 20% (aéronefs de groupe acoustique 4) à 100% (aéronefs de groupe acoustique 1). Cela vise à inciter les compagnies à renouveler leurs flottes d'avions.

En parallèle, des améliorations tendancielle des flottes d'avions sont en cours : les avions les plus bruyants (et les moins capacitaires) vont être supprimés petit à petit au profit d'avions plus propres et moins bruyants. Une modélisation acoustique complète est en cours afin d'évaluer des niveaux de bruit ressentis au niveau du sol. Cette modélisation tient compte des améliorations technologiques en matière de bruit émis, permises par l'évolution des flottes.

Par ailleurs, Aéroport de Lille SAS met en place des mesures de suivi et de limitation des nuisances sonores, dans une démarche continue. Les principaux engagements d'Aéroport de Lille SAS sont les suivants :

- Renouveler le système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires dès 2022 ;
- Mettre en place une modulation horaire et acoustique de la redevance d'atterrissage, pour inciter les compagnies à limiter les vols de nuit et à renouveler leurs flottes (en vigueur depuis le 1^{er} Janvier 2021) ;
- Aménager la redevance de stationnement de nuit 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 (en vigueur depuis le 1^{er} Janvier 2021) ;
- Participer aux travaux d'élaboration du Plan de Gêne Sonore et assurer – à terme – le traitement des demandes d'insonorisation des logements de riverains (ces travaux sont déjà engagés par les services de l'Aviation Civile) ;
- Augmenter sensiblement l'emport moyen (action en continu) ;
- Assurer le dialogue, l'échange et la concertation pour une intégration durable de l'aéroport dans son voisinage (action en continu).

Ces engagements ont été officiellement adoptés et actés par le Conseil d'administration d'Aéroport de Lille SAS le 26 janvier 2021.

- ***Des trajectoires corrigées dans l'intérêt général pour générer moins de nuisances, mais sans défavoriser une commune par rapport à une autre.***

Dans son [bilan de la concertation](#), Aéroport de Lille SAS s'est engagé à participer aux études d'optimisation des trajectoires et à organiser des rencontres avec les riverains pour recueillir leur ressenti et leurs difficultés en matière de nuisances sonores.

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 les échanges réguliers qu'il tient avec l'Aviation civile et les compagnies aériennes. Aéroport de Lille SAS a notamment transmis à l'Aviation civile le bilan des contributions liées au bruit recueillies lors de la concertation.

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.

Un recueil des contributions en lien avec le sujet des nuisances sonores émises durant la concertation a également été transmis à la préfecture en vue de la CCE.

Lors de la CCE du 14 avril 2021, un groupe de travail sur les trajectoires de décollages face à l'Est a été créé. Il vise à faire des propositions d'optimisation des décollages en piste 08 (décollages face à l'Est) de l'aéroport de Lille-Lesquin, y compris en analysant des scénarios de mise en place de départs différenciés (départs courts et départs longs à l'instar de ce qui existe pour les départs Ouest). Le groupe de travail est constitué de 3 représentants de chaque collège de la CCE (Collectivités locales, professionnels de l'aviation, riverains). Les travaux de ce groupe ont débuté le 10 mai 2021.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

- ***La création d'un taxiway sur la piste 08 (départ vent d'Est), afin que les avions décollent tout au bout de la piste et survolent donc plus haut les zones habitées.***

Dans son [bilan de la concertation](#), Aéroport de Lille SAS s'est engagé à mettre en place des mesures pour réduire les nuisances sonores, notamment étudier l'extension des 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 va solliciter un bureau d'études spécialisé pour examiner les avantages et inconvénients d'étendre les taxiways de la piste principale. Aéroport de Lille SAS a également sollicité le Service de la Navigation Aérienne (SNA) quant aux possibilités de descentes continues à partir de paliers à 3000 pieds.

Les conclusions de ces études seront portées à la connaissance du public via le site internet du projet et à l'occasion de l'enquête publique.

- ***Le renouvellement, l'amélioration de la performance, et l'extension des stations de mesure de bruit fixes et mobiles positionnées en adéquation avec la réalité des zones de bruit actuelles, ainsi qu'en adéquation avec la volonté des communes.***

Aéroport de Lille SAS prévoit de renouveler le système de mesure de bruit et de suivi de trajectoires en 2022. La localisation des stations sera alors réétudiée et proposée dans le cadre des instances de dialogue entre Aéroport de Lille SAS et les riverains. La modernisation du système permettra notamment la possibilité pour tous de suivre les trajectoires en léger différé, ainsi que les niveaux de bruit enregistrés, via un portail Internet dédié.

Des campagnes de mesure mobiles sont actuellement proposées et mises en place à la demande des riverains et/ou des élus. Cette disposition sera maintenue.

- ***Une amélioration de la communication d'A.D.L en direction du SIVOM, des communes et des habitants, avec transmission systématique des altitudes et niveaux de bruit des avions point par point, sans attendre les plaintes des habitants. Communication de tous les chiffres : les pics de bruit également, et pas seulement les moyennes LDEN.***

Le système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires sera 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.

Par ailleurs, Aéroport de Lille SAS développe la communication et les échanges auprès des habitants :

- Organisation d'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),
- Un guichet unique de traitement des signalements
- Des campagnes de mesure de bruit et des bulletins d'informations environnementales à destination des communes,
- Relais des attentes des habitants au sein de la Commission Consultative de l'Environnement : depuis plusieurs années, Aéroport de Lille SAS présente un bilan des signalements des riverains en Commission consultative de l'environnement (CCE),

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

- Transmission au Préfet du bilan de la concertation et le compte-rendu de la réunion du 27 janvier 2021 avec les riverains,
Information au SIVOM en cas de vol spécial programmé, pouvant générer une nuisance inhabituelle.

- ***L'assurance pour le SIVOM d'être entendu et écouté par-delà les échéances électorales pour le SMALIM et les échéances de concessions pour l'exploitant.***

Aéroport de Lille SAS et le SMALIM répondront à toute invitation du SIVOM pour participer à ses réunions.

Il convient en outre de souligner que plusieurs élus issus des communes du SIVOM ont été délégués par la Métropole Européenne de Lille (MEL) pour siéger au sein du Comité syndical du SMALIM. Le Comité syndical constitue un lieu d'échanges réguliers sur l'ensemble des sujets liés à la gestion et exploitation de l'aéroport, et notamment sur les conditions d'exécution des missions de service public déléguées au concessionnaire, au sein duquel peuvent être relayées les préoccupations du SIVOM.

La Commission Consultative de l'Environnement, présidée par le Préfet, est également un lieu de dialogue entre l'Etat, l'exploitant de l'aéroport, les collectivités et les riverains.

Enfin, le SIVOM sera étroitement associé par Aéroport de Lille SAS à l'élaboration de la charte de développement durable que le SMALIM adoptera. Cette charte est amenée à devenir l'outil de suivi partagé de formalisation des objectifs et de définition des engagements de l'ensemble des acteurs concernés. Elle sera complétée des indicateurs de suivis adaptés.

- ***Le développement significatif des transports en commun pour désengorger les accès routiers à l'aéroport. Un engagement ferme des collectivités compétentes (MEL, Région...) pour la réalisation d'au moins un mode de transport collectif en site propre (tramway, supraway...), ainsi que des liaisons directes entre l'aéroport et les quatre points cardinaux du territoire.***

Dans son [bilan de la concertation](#), Aéroport de Lille SAS s'engage à contribuer à l'amélioration de la desserte en transport en commun et à la réflexion visant à éviter la saturation des axes routiers.

Dans son champ de compétence, 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 atteindre 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 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 par la MEL et la Région ;
- 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

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

- 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 par ailleurs de réserves foncières non concédées et mène une politique d'acquisition foncière volontariste lui permettant de faciliter l'implantation d'infrastructure de transport public à proximité de la plateforme aéroportuaire. Le comité syndical du SMALIM a par ailleurs adopté le 18 mai dernier un projet de modifications statutaires élargissant son champ de compétences afin de lui permettre le cofinancement de projets d'investissement ou de fonctionnement portés par d'autres personnes publiques ou privées, et participant à l'accessibilité de la plateforme, l'intermodalité des transports publics et la préservation de l'environnement.
 - ***La neutralité carbone effective en 2027 comme annoncé par l'exploitant pour les installations au sol a minima. Mais également des avancées notables en faveur de la préservation de la qualité de l'air, sachant que le vol des avions est une source importante de pollution.***

Aéroport de Lille SAS poursuit ses actions pour s'inscrire dans les meilleurs standards bas-carbone, avec la certification « Airport Carbon Accreditation » de niveau 3+, correspondant à une réduction carbone maximale et à la compensation des émissions résiduelles, dont l'obtention est visée en 2027.

Dans ce cadre, plusieurs mesures sont prévues dans le cadre du projet de modernisation :

- La conversion à l'électricité des équipements diesels ;
- La mise en place de bornes de recharge pour véhicules électriques ;
- Le développement des énergies renouvelables ;
- Le développement continu de l'emport moyen et l'optimisation de la flotte d'avions.
- L'étude de la mise en place d'une modulation de la redevance d'atterrissage selon les émissions de polluants.

Un bilan carbone 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 et nationale (*à noter par ailleurs que dans l'Evaluation Environnementale Stratégique du projet de PCAET de la MEL en 2015, le transport aérien représentait 0,27% des émissions recensées*).

Concernant la qualité de l'air, l'aéroport s'insère dans une zone périurbaine avec des infrastructures routières ayant un trafic significatif, notamment sur l'A1 et l'A23. Ainsi dans le cadre de l'évaluation environnementale, Aéroport de Lille SAS mène une étude complète sur la qualité de l'air. Le cahier des charges de cette étude a été soumise, au préalable, à l'avis du Pôle Air de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaire (ACNUSA) et à l'avis de l'association de surveillance de la qualité de l'air des Hauts-de-France (ATMO). L'étude consiste, en premier lieu, à inventorier toutes les sources d'émissions. Puis des campagnes de mesures sur 30 points ont été réalisées, y compris des particules fines. Les modélisations seront ensuite établies. L'un des enjeux est de distinguer l'impact de l'activité de l'aéroport sur la qualité de l'air des autres sources de pollution, notamment du trafic routier environnant.

Par la suite, courant 2022, Aéroport de Lille SAS prévoit d'établir une convention avec ATMO Hauts-de-France pour mettre en place un suivi régulier de la qualité de l'air aux abords de la plateforme aéroportuaire.

- ***La création effective de 600 emplois équivalents temps plein directs et indirects, comme annoncé dans le projet***

Une étude réalisée à l'appui de l'offre du groupement EIFFAGE/AMPi lors de l'appel d'offres relatif au contrat de concession de Service Public a évalué qu'en phase exploitation, le projet devrait générer une mobilisation supplémentaire de 600 emplois en équivalent temps plein à l'horizon 2039, ainsi qu'une valeur ajoutée cumulée de 860 millions d'euros. Les emplois créés seront répartis comme suit :

- 79 emplois créés par Aéroport de Lille SAS
- 321 emplois directs (compagnies, commerces, navettes, assistant en escale, etc.)
- 200 emplois indirects (fournisseurs, sous-traitants, fonction supports, agences de voyage, etc.)

Le projet ayant un impact global sur le territoire, les emplois seront créés progressivement. Le calcul des emplois liés à la phase travaux est à ce jour évalué à environ 250 emplois directs et indirects (ces chiffres datent d'avant la crise sanitaire).

Une étude socio-économique complète sera intégrée à l'évaluation environnementale, qui sera partie intégrante des dossiers d'autorisations administratives déposés mi-2021.

Des corrections demandées pour répondre aux exigences de l'Autorité environnementale

Dans un second temps, le SIVOM souhaite que le projet soit corrigé par des éléments « *vérifiables qualitativement et quantitativement sur le long terme, [...] afin de satisfaire aux légitimes exigences de l'Autorité environnementale.* » Pour cela le SIVOM demande 8 « *mesures concrètes* ».

- ***Des avions moins bruyants sur la plateforme de Lille-Lesquin.***

Les aéronefs les plus bruyants subissent une majoration de la redevance d'atterrissage allant de 20% (aéronefs de groupe acoustique 4) à 100% (aéronefs de groupe acoustique 1). Cela vise à inciter les compagnies à renouveler leurs flottes d'avions.

En parallèle, des améliorations tendanciennes des flottes d'avions sont en cours : les avions les plus bruyants (et les moins capacitaires) vont être supprimés petit à petit au profit d'avions plus propres et moins bruyants. Une modélisation acoustique complète est en cours afin d'évaluer des niveaux de bruit ressentis au niveau du sol. Cette modélisation tient compte des améliorations technologiques en matière de bruit émis, permises par l'évolution des flottes.

Un suivi des répartitions des mouvements d'avions selon leur groupe acoustique sera mis en œuvre et reporté au SIVOM et à la CCE.

- ***Le renouvellement et la multiplication des stations de mesure de bruit selon le souhait des communes.***

Aéroport de Lille SAS prévoit de renouveler le système de mesure de bruit et de suivi de trajectoires en 2022. La localisation des stations sera alors réétudiée et proposée dans le cadre des instances de dialogue entre Aéroport de Lille SAS et les riverains. La modernisation du système permettra notamment la possibilité pour tous de suivre les trajectoires et les niveaux de bruit via un portail Internet dédié.

Des campagnes de mesure mobiles sont également proposées et mises en place à la demande des riverains et/ou des élus.

- ***La modélisation de trajectoires moins impactantes pour toutes les populations riveraines.***

Dans son [bilan de la concertation](#), Aéroport de Lille SAS s'est engagé à participer aux études d'optimisation des trajectoires et à organiser des rencontres avec les riverains pour recueillir leur ressenti et leurs difficultés en matière de nuisances sonores.

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 les échanges réguliers qu'il tient avec l'Aviation civile et les compagnies aériennes. Aéroport de Lille SAS a notamment transmis à l'Aviation civile le bilan des contributions liées au bruit recueillies lors de la concertation.

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.

Un recueil des contributions en lien avec le sujet des nuisances sonores émises durant la concertation a également été transmis à la préfecture en vue de la CCE.

Lors de la CCE du 14 avril 2021, un groupe de travail sur les trajectoires de décollages face à l'Est a été créé. Il vise à faire des propositions d'optimisation des décollages en piste 08 (décollages face à l'Est) de l'aéroport de Lille-Lesquin, y compris en analysant des scénarios de mise en place de départs différenciés (départs courts et départs longs à l'instar de ce qui existe pour les départs Ouest). Le groupe de travail est constitué de 3 représentants de chaque collège de la CCE (Collectivités locales, professionnels de l'aviation, riverains). Les travaux de ce groupe débuteront ont débuté le 10 mai dernier et la prochaine réunion se tiendra le 31 mai 2021.

- ***Une communication plus proactive en direction des élus et des habitants.***

Aéroport de Lille SAS s'est engagé dans son [bilan de la concertation](#) à informer le public sur le projet tout au long des études et a sollicité Laurent DEMOLINS, garant de la concertation, pour prolonger son accompagnement jusqu'à l'enquête publique. De plus, le [site internet du projet](#) reste accessible et permet d'informer sur les avancées du projet. Le public peut par ailleurs continuer à poser des questions relatives au projet *via* l'adresse email : contact@modernisons-aeroportdelille.fr

Aéroport de Lille SAS s'est par ailleurs engagé à tenir deux réunions publiques d'ici à l'enquête publique, l'une pour présenter le bilan du Maître d'Ouvrage à l'issue de la concertation et l'autre pour

présenter les principaux résultats des études environnementales et les mesures Eviter-Réduire-Compenser envisagées.

Ainsi, le 16 mars, Aéroport de Lille SAS a organisé une réunion publique en présence de Laurent DEMOLINS durant laquelle il a présenté son bilan de la concertation et ses engagements. La seconde réunion publique sera organisée après le dépôt du dossier de demande d'autorisation environnementale.

En complément, depuis la fin de la concertation, qui a permis à Aéroport de Lille SAS, au cours de 5 réunions publiques, d'échanger avec élus et habitants du territoire, les équipes du maître d'ouvrage en charge du projet sont allés à la rencontre des acteurs du territoire :

- le 11 février 2021, Aéroport de Lille SAS a rencontré François-Xavier CADART, Co-Président du SIVOM Grand Sud de Lille, Maire de Seclin et délégué suppléant de la MEL au sein du Comité syndical du SMALIM. L'objectif était d'échanger sur le projet à l'issue de la concertation publique, en particulier concernant les engagements pris par Aéroport de Lille SAS en matière de nuisances sonores et de vols de nuit,
- le 3 mars 2021, Aéroport de Lille SAS a tenu une réunion avec le Préfet du Nord. Cette réunion a été l'occasion d'échanger sur le bilan de la concertation publique et les engagements pris par le maître d'ouvrage, ainsi que sur les prochaines étapes du projet.

Aéroport de Lille SAS s'engage à poursuivre ces rencontres autant que de besoin et se tient à la disposition du SIVOM.

- ***La création d'un taxiway en piste 08 pour faire décoller les avions tout au bout de la piste par vent d'Est.***

Dans son [bilan de la concertation](#), Aéroport de Lille SAS s'est engagé à mettre en place des mesures pour réduire les nuisances sonores, notamment étudier l'extension des 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 va solliciter un bureau d'études spécialisé pour examiner les avantages et inconvénients d'étendre les taxiways de la piste principale. Aéroport de Lille SAS a également sollicité le Service de la Navigation Aérienne (SNA) quant aux possibilités de descentes continues à partir de paliers à 3000 pieds.

Les conclusions de ces études seront portées à la connaissance du public via le site internet du projet et à l'occasion de l'enquête publique.

- ***Le gel des avions de nuit et de fret.***

Dans son [bilan de la concertation](#), Aéroport de Lille SAS s'est engagé à ne pas augmenter le nombre de vols de nuit d'ici 2039. Une politique tarifaire incitative a été mise en place au 1er 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. Le maître d'ouvrage a confirmé durant la concertation qu'il n'était pas prévu de développer le fret aérien.

- **La réalisation de nouveaux réseaux de transports en commun notamment en site propre, des nouveaux accès routiers et de mobilité douce à l'aéroport depuis les quatre points cardinaux du territoire.**

Dans son [bilan de la concertation](#), Aéroport de Lille SAS s'engage à contribuer à l'amélioration de la desserte en transport en commun et à la réflexion visant à éviter la saturation des axes routiers.

Dans son champ de compétence, 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 atteindre 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 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 Haut-de-France a accepté, en lien avec la MEL, et à la demande de Aéroport de Lille SAS et du SMALIM, de [procéder à l'évolution de son offre de transport par cars interurbains, en déclenchant une desserte de l'aéroport à compter du 1^{er} septembre 2021, avec dans un premier temps :](#)
 - o la Ligne 205 Pont à Marcq - Villeneuve d'Ascq, au rythme de 2 Allers (9h32/17h40) et 3 Retours (7h/8h34/16h39) par jour, du lundi au samedi (sauf pour la desserte depuis Villeneuve d'Ascq à 7h qui ne fonctionne pas le samedi).
 - o la Ligne 221 Orchies – Lille, au rythme de 2 Allers (8h32/17h53) et 2 Retours (11h36/16h39) par jour du lundi au samedi.
 - La Région Hauts-de-France soutient par ailleurs 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 ;
 - Enfin, le SMALIM dispose de réserves foncières non concédées et mène une politique d'acquisition foncière volontariste lui permettant de faciliter l'implantation d'infrastructure de transport public à proximité de la plateforme aéroportuaire. Le comité syndical du SMALIM a par ailleurs adopté le 18 mai dernier un projet de modifications statutaires élargissant son champ de compétences afin de lui permettre le cofinancement de projets d'investissement ou de fonctionnement portés par d'autres personnes publiques ou privées, et participant à l'accessibilité de la plateforme, l'intermodalité des transports publics et la préservation de l'environnement.
- **Des retombées économiques significatives pour l'ensemble du territoire : au moins 600 emplois E.T.P directs et indirects.**

Projet de modernisation **Aéroport Lille-Lesquin**

Une étude réalisée à l'appui de l'offre du groupement EIFFAGE/AMPi lors de l'appel d'offres relatif au contrat de Délégation de Service Public a évalué qu'en phase exploitation, le projet devrait générer une mobilisation supplémentaire de 600 emplois en équivalent temps plein à l'horizon 2039, ainsi qu'une valeur ajoutée cumulée de 860 millions d'euros. Les emplois créés seront répartis comme suit :

- 79 emplois créés par Aéroport de Lille SAS
- 321 emplois directs (compagnies, commerces, navettes, assistant en escale, etc.)
- 200 emplois indirects (fournisseurs, sous-traitants, fonction supports, agences de voyage, etc.)

Le projet ayant un impact global sur le territoire, les emplois seront créés progressivement. Le calcul des emplois liés à la phase travaux est à ce jour évalué à environ 250 emplois directs et indirects (ces chiffres datent d'avant la crise sanitaire).

Une étude socio-économique complète sera intégrée à l'évaluation environnementale, qui sera partie intégrante des dossiers d'autorisations administratives déposés mi-2021.