


AÉROPORT DE LILLE SAS

Projet de modernisation

Aéroport Lille-Lesquin



Réunion publique – Présentation des principaux résultats des études
16 septembre 2021



Christophe COULON,
Président du SMALIM

Jean-Baptiste POINCLOU,
Modérateur de la réunion

Déroulé de la réunion

Introduction : rappel du projet et méthodologie des études

- Temps d'échanges avec le public

Présentation des principaux résultats d'étude – L'environnement humain

- Temps d'échanges avec le public

Présentation des principaux résultats d'études – L'environnement naturel

- Temps d'échanges avec le public

Conclusion



Laurent DEMOLINS,
Garant de la concertation

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

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

- **3. Désigne un GARANT de la CONCERTATION / projet Modernisation AdL.**
- **4. BILAN de la Concertation préalable / Déroulé et argumentation et propositions du public.**

- 1. Participer activement à la réduction des nuisances sonores**
- 2. Prendre toute disposition pour établir un lien régulier et de confiance avec les habitants directement concernés par les nuisances sonores**
- 3. Parfaitement relayer, au sein de la CCE, les attentes de la population en matière de lutte contre les nuisances sonores**
- 4. Maintenir la possibilité de poser de nouvelles questions**
- 5. Garantir jusqu'à l'enquête publique, via le site internet modernisons-aeroportdelille.fr, l'accès au déroulé de la concertation préalable .**
- 6. Actualiser l'avancée du projet et le suivi des engagements pris par le MO**
- 7. Assurer des rencontres en nombre suffisant avec les élus des collectivités territoriales concernées par le projet**

- **1. Bilan du garant le 18 décembre 2020**
(<https://www.modernisons-aeroportdelille.fr>)
- **2. Demande par le MO d'un garant à la CNDP le 10 février 2021**
- **3. Bilan du MO le 17 février 2021 et décision du MO de poursuivre son projet**
- **4. Désignation du garant par la CNDP le 3 mars 2021**
laurent.demolins@garant-cndp.fr et laurentdemolins@yahoo.fr

I. Le garant veille à ce que le public puisse :

- **1. Suivre facilement les étapes d'avancement du projet ;**
- **2. Participer, en particulier à l'approche des décisions clés prises par le MO ;**
- **3. Être régulièrement informés des décisions clés du MO.**

II. Le garant veille à l'application des engagements pris par le MO après la concertation préalable.



LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET

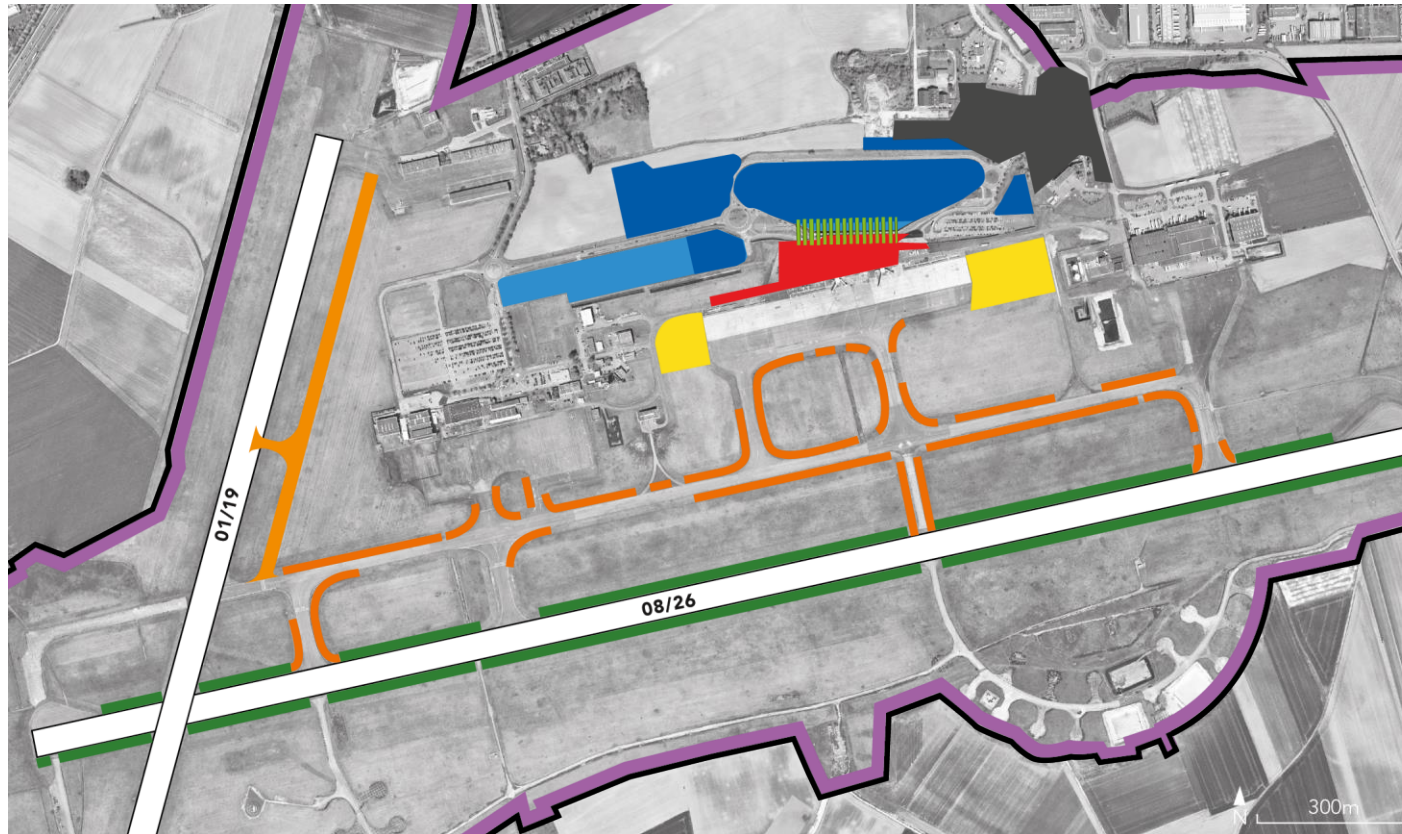


Les 3 objectifs du projet de modernisation



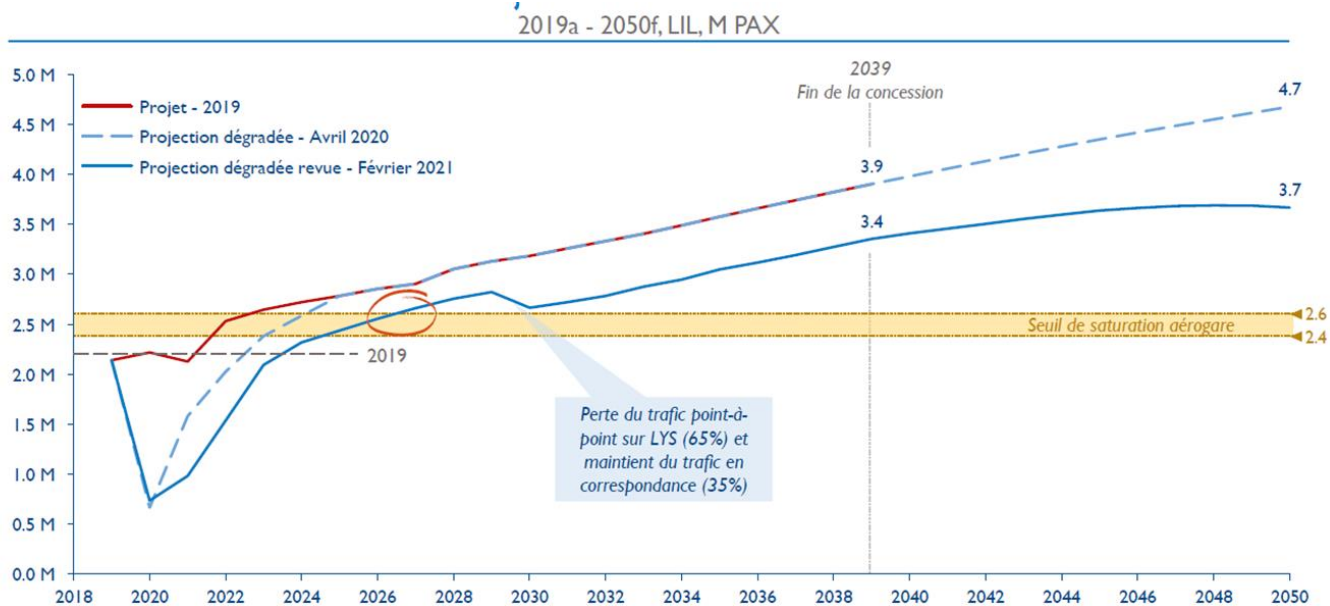
- Objectif 1
Adapter l'aéroport aux évolutions réglementaires
- Objectif 2
Améliorer les conditions d'accueil des passagers pour accompagner le développement de la région
- Objectif 3
Proposer des destinations adaptées aux besoins des habitants de la région et de la métropole

Les opérations envisagées



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

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



Source : Arthur D. Little

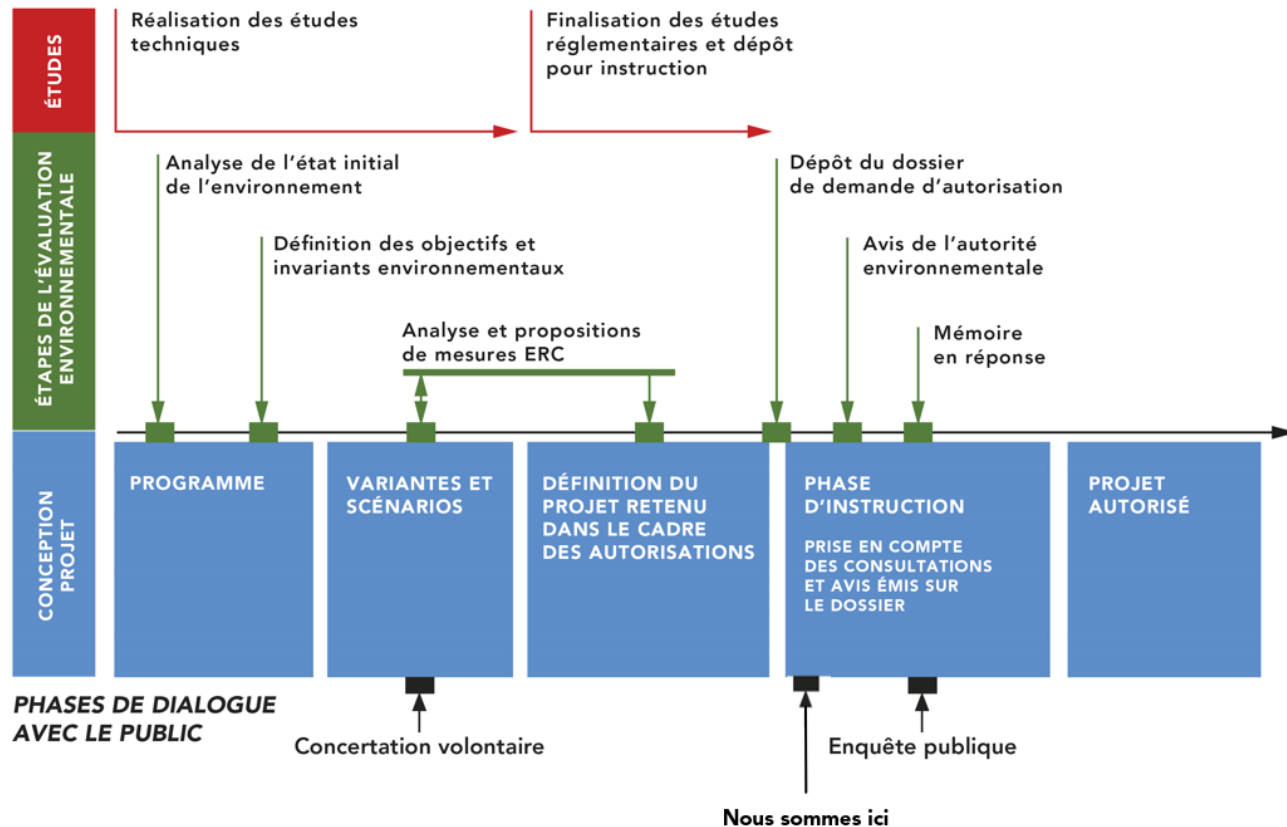
***Projection de trafic réalisées en tenant compte de l'impact COVID**



Le coût et le financement

- Coût global estimatif : **100,9 M€ HT**
- Financement par Aéroport de Lille SAS, maître d'ouvrage du projet

Schéma du processus d'évaluation environnementale





Calendrier prévisionnel de l'instruction du projet



- **Dépôt des dossiers**

- Permis de construire : 15 juillet 2021
- Dossier d'autorisation environnementale : 20 juillet 2021
- Instruction des services de l'Etat et des collectivités : en cours

- **Avis de l'Autorité environnementale** : mi-novembre 2021

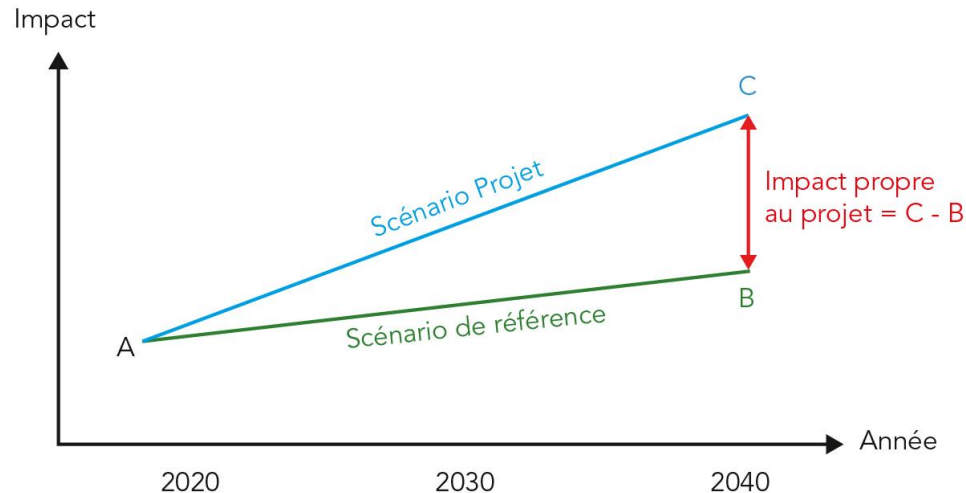
- **Enquête publique** : début 2022.



METHODOLOGIE

La méthode de calcul des impacts du projet

- « **Scénario de référence** » = sans mise en œuvre du projet
- « **Scénario projet** » = avec mise en œuvre du projet complet (opérations de mise aux normes et opérations de modernisation)





La démarche Eviter, Réduire, Compenser (ERC)



- **Identification des impacts liés au projet (étude d'impacts)**

⇒ **Définition de mesures pour**

1/ Eviter les effets négatifs notables

2/ Réduire les effets qui n'ont pas pu être évités

3/ Compenser les effets qui n'ont pu être ni évités ni réduits



ECHANGES AVEC LE PUBLIC



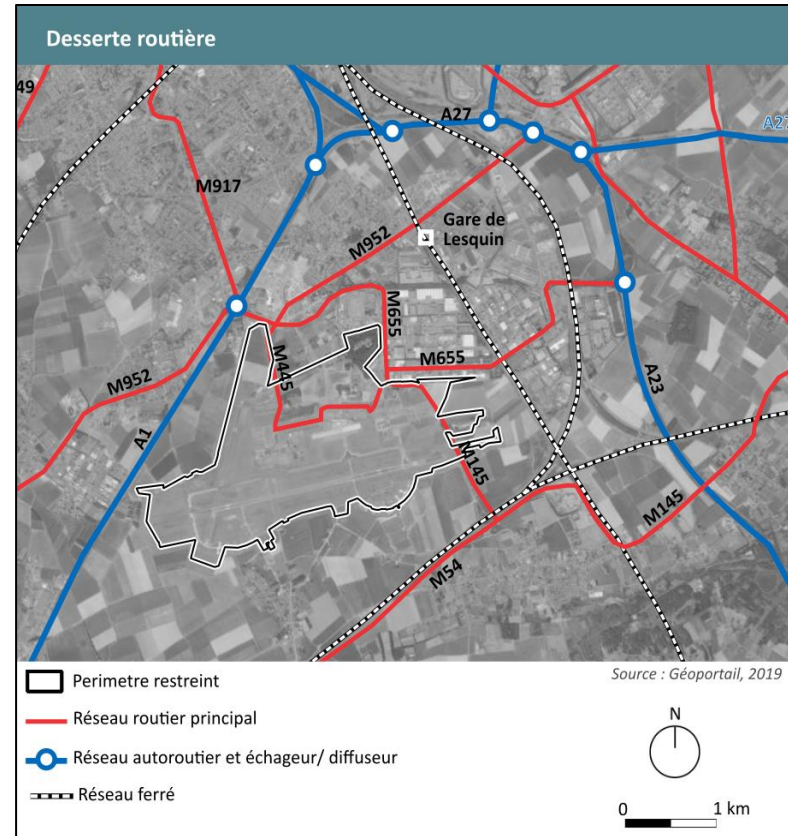
PRÉSENTATION DES PRINCIPAUX RÉSULTATS DES ÉTUDES

Les effets et mesures sur l'environnement humain

- Mobilité
- Qualité de l'air
- Ambiance sonore
- Effets socio-économiques

Les effets du projet sur la mobilité

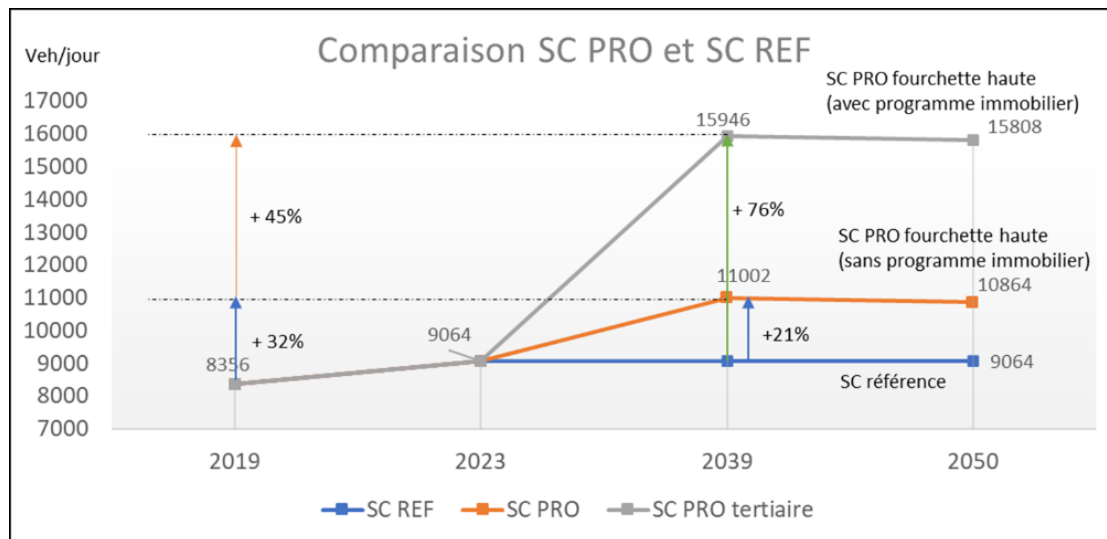
- A horizon 2039, l'augmentation du **trafic routier moyen** sur les voies d'accès direct à l'aéroport – dans un contexte de saturation routière du territoire – sera de **+21% par rapport au scénario de référence**
- Besoins en **stationnement** satisfaits
- **Part modale des transports collectifs de 17%** en 2039 (*via le renforcement de la navette et mise en place d'une gare routière pour les « cars Macron »*)



Principales mesures pour réduire les effets du projet sur la mobilité

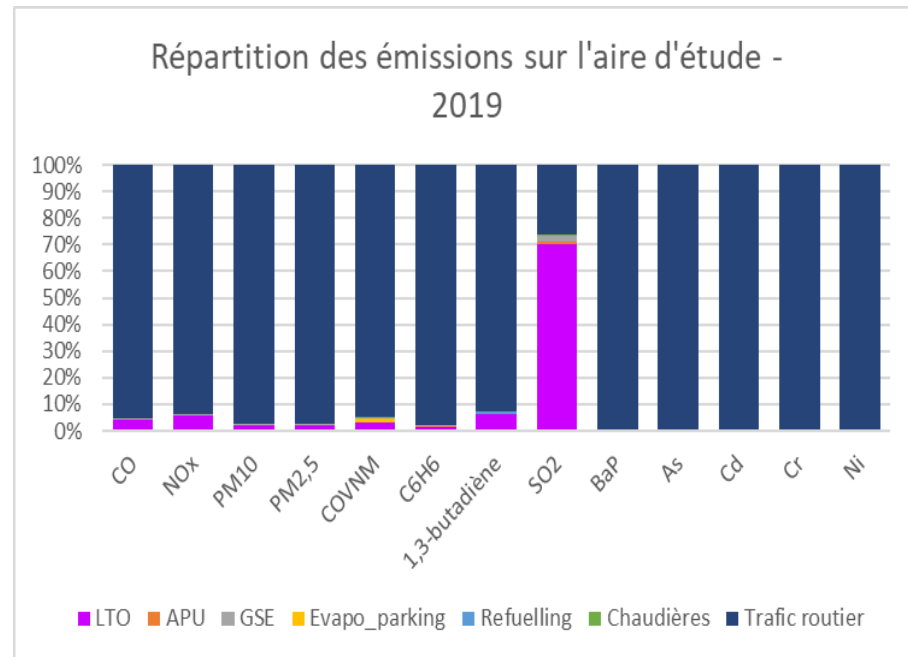
Non poursuite des études d'opportunité immobilières, dans l'attente du déploiement du réseau de transport en commun prévu dans les documents de planification

⇒ Réduction de l'augmentation du trafic de +76% à +21 % par rapport au scénario de référence



Les effets du projet sur la qualité de l'air

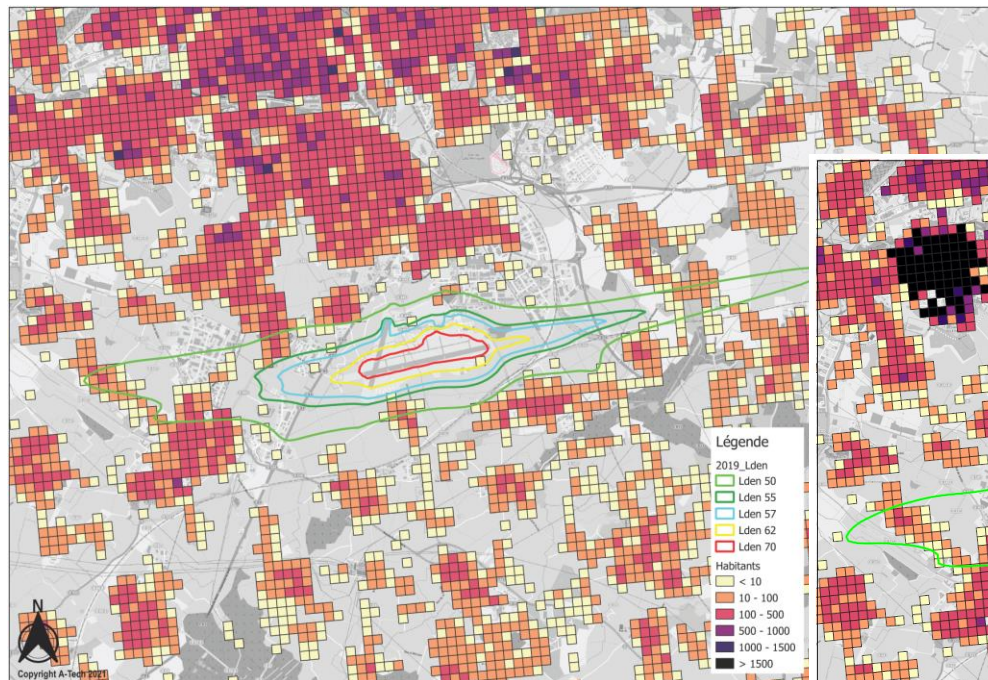
- **Situation actuelle** : le trafic routier est le secteur émetteur largement majoritaire, avec au moins 92% des émissions recensées sur l'aire d'étude
 - **Hausse de l'activité sur la zone** (trafic aérien et activité de l'aéroport, trafic routier) liée au projet
 - **Impact du projet sur la qualité de l'air** (émissions de polluants et concentrations en air ambiant)
 - **Amélioration globale de la situation future** en scénario projet et de référence en raison des évolutions tendanciennes
 - Augmentation des émissions des SO₂ et quelques métaux (Chrome, Cadmium)
 - Baisse des émissions pour les poussières, benzène
- ⇒ **La situation aux horizons futurs devrait être meilleure que la situation actuelle pour la majorité des polluants étudiés, à l'exception des métaux lourds dont les niveaux sont largement en dessous des valeurs réglementaires.**
- ⇒ **Calculs des risques sanitaires en-dessous des valeurs de référence**



Principales mesures pour réduire les effets du projet sur la qualité de l'air

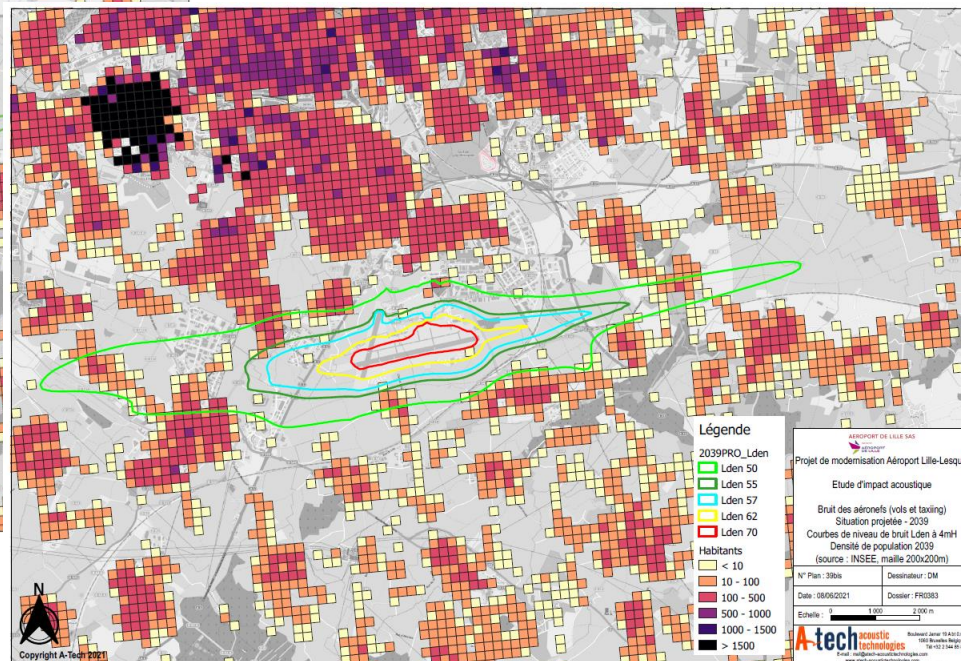
- Dispositions qui limitent à la fois les consommations d'énergies, des émissions des GES et favorisant l'accessibilité, réduisant également les pollutions atmosphériques :
 - **Suspension des études** d'opportunité immobilières → réduction du trafic routier
 - Mise en œuvre de moyens de **substitution aux moteurs auxiliaires de puissance** pour la fourniture d'électricité
 - **Electrifier les véhicules**
 - Etudier l'**optimisation possible du roulage des aéronefs**
 - Moduler la **redevance incitative** en faveur des avions les plus performants
 - Mobiliser les **énergies renouvelables et de récupération**
 - Améliorer la desserte en **transport en commun**
 - Favoriser les **modes doux** pour les passagers de l'aéroport

Les effets du projet sur l'ambiance sonore (bruit aérien)



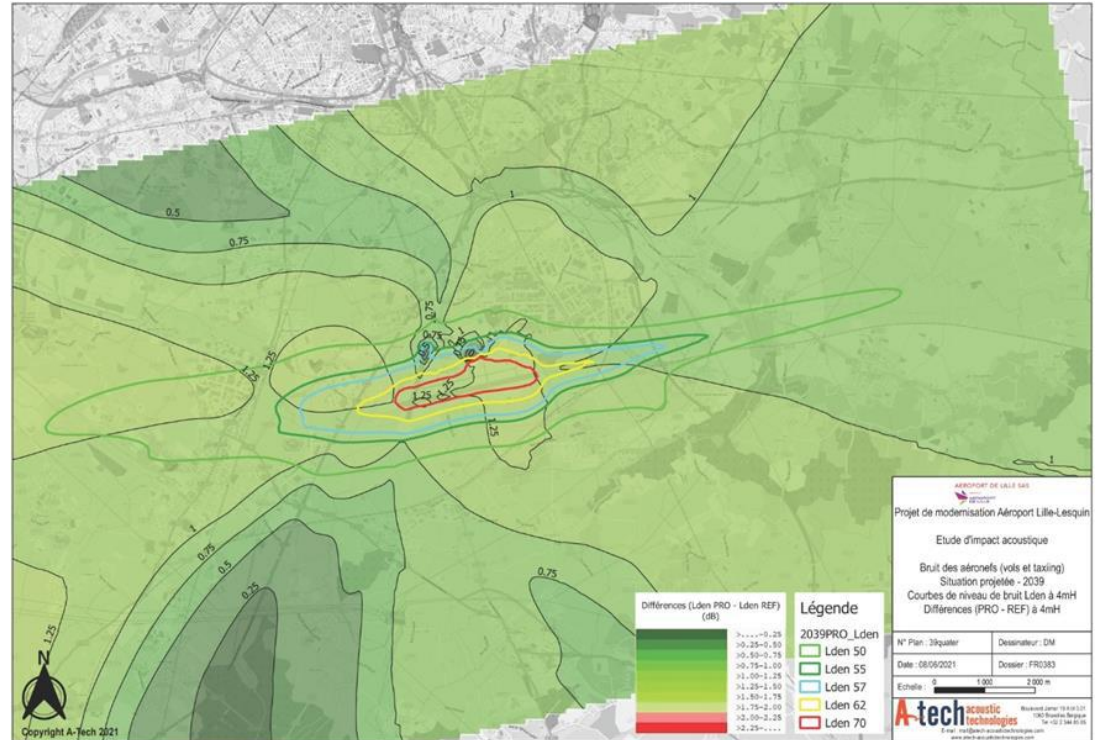
Situation actuelle 2019 (L_{den})

Situation projetée 2039 (L_{den})



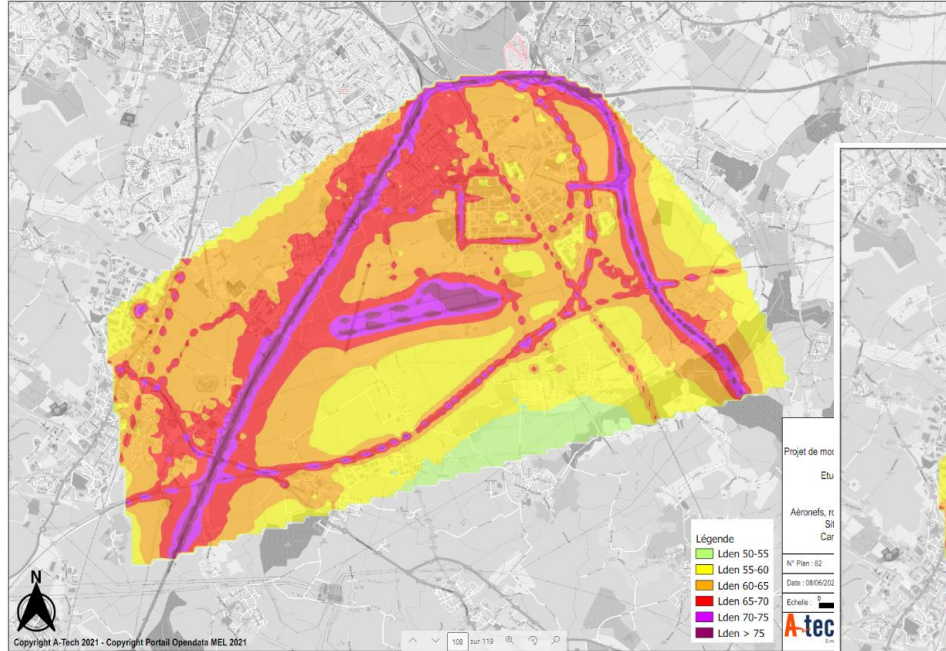
Les effets du projet sur l'ambiance sonore (bruit aérien)

- **Augmentation marginale du bruit** liée au projet parmi le bruit aérien
 - 99% des augmentations sont limitées aux zones de faible exposition (L_{den} 55-57 dB)
 - En niveau sonore :
 - < 1,5 dB en 2039 et
 - < 1,8 dB en 2050



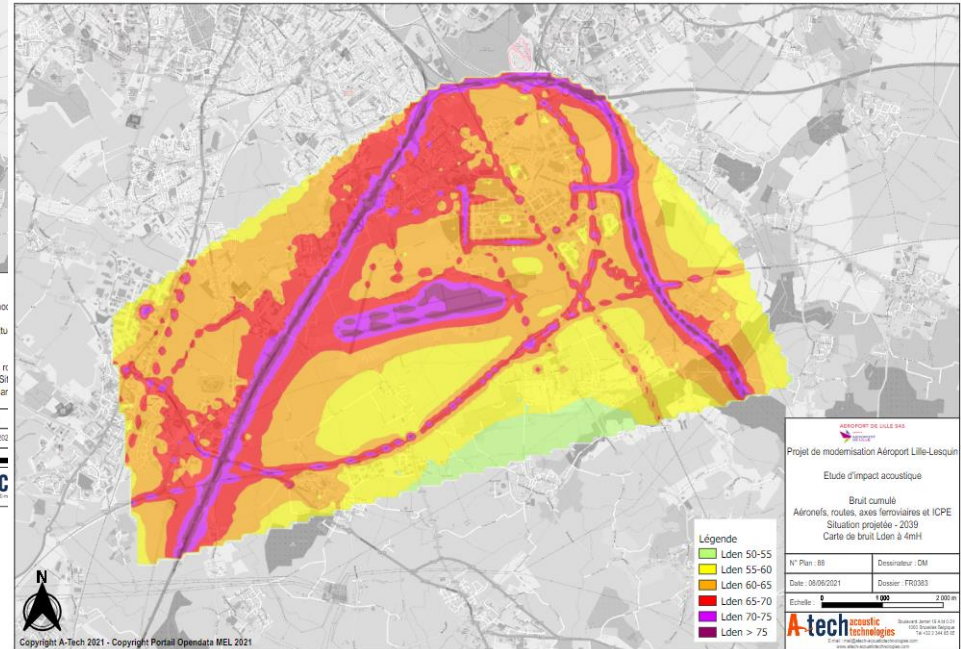
Incidences bruit aérien, 2039 : cartes de bruit L_{den} (projetée) et de différences entre situations de référence et projetée

Les effets du projet sur l'ambiance sonore (bruit cumulé)

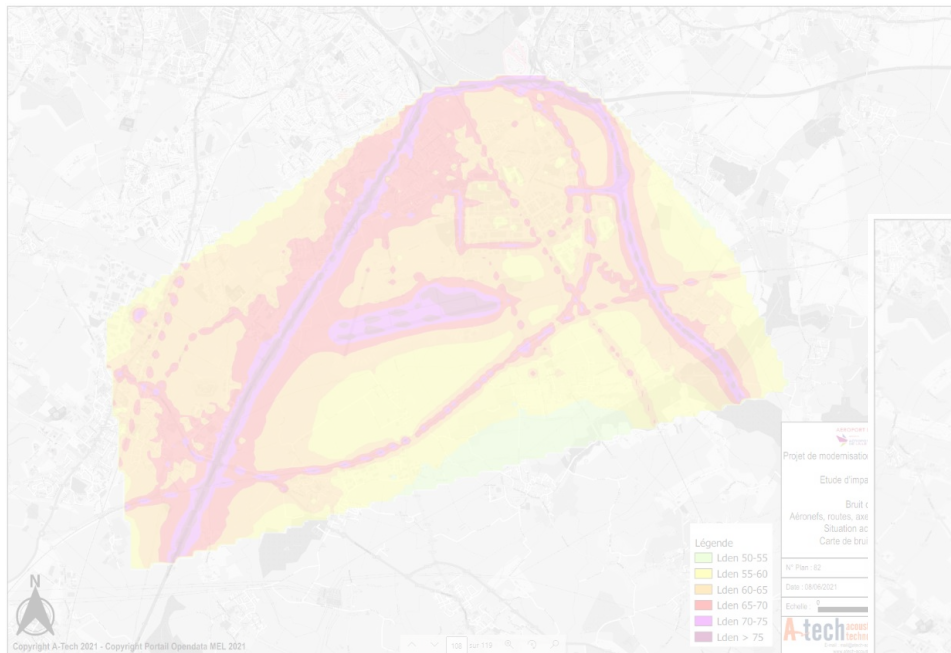


Situation actuelle 2019 (L_{den})

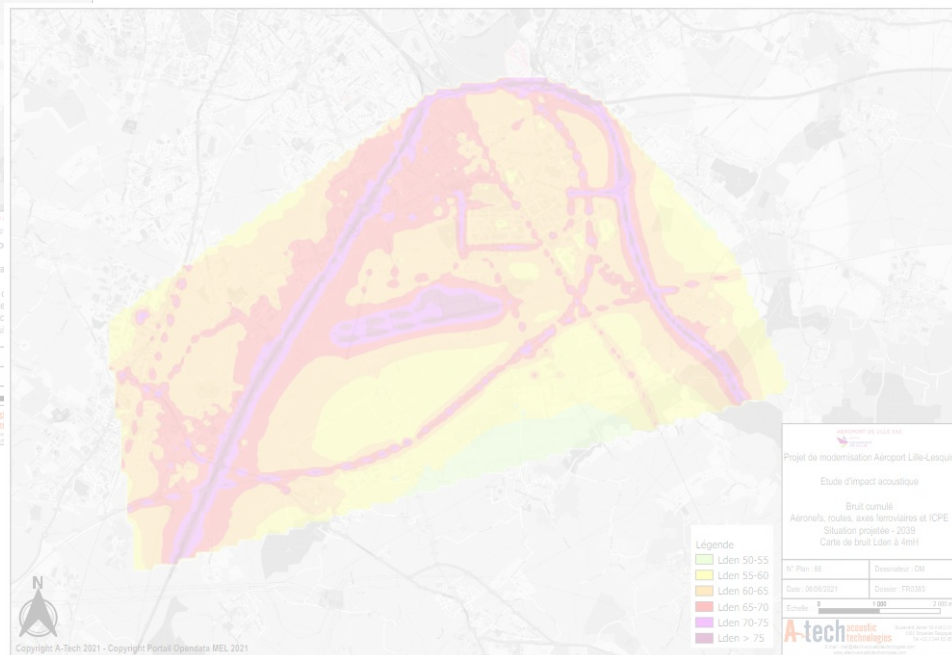
Situation projetée 2039 (L_{den})



Les effets du projet sur l'ambiance sonore (bruit cumulé)



- **Augmentation marginale du bruit liée au projet parmi le bruit cumulé (aérien, routier, ferroviaire et ICPE)**



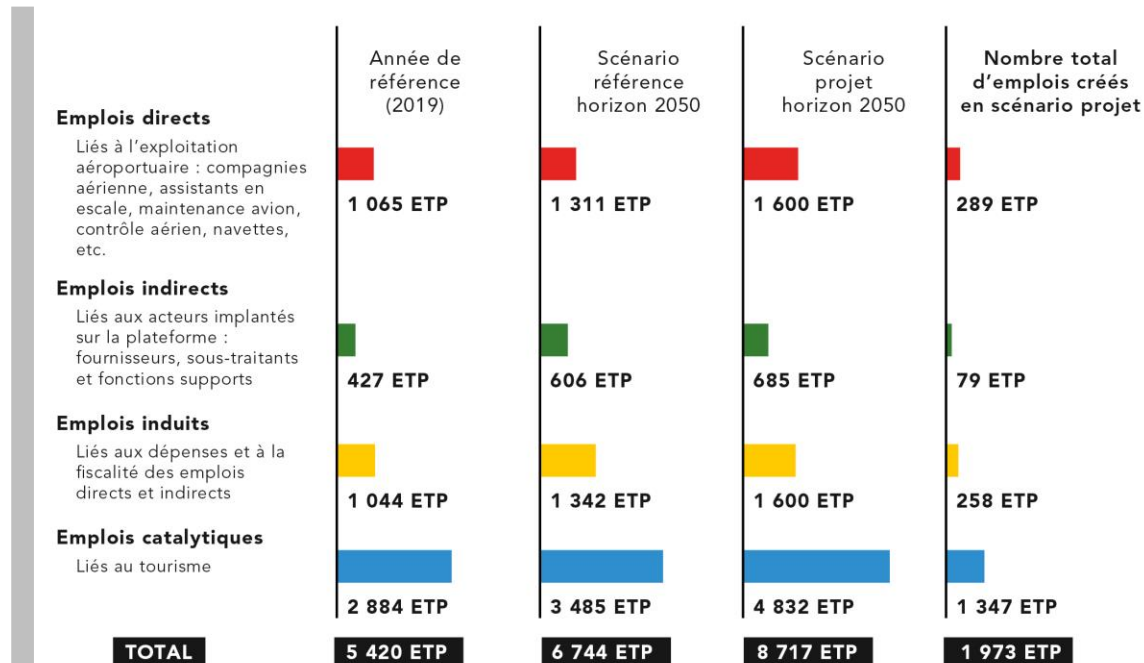
- **En nombre de personnes impactées : +0,4% en 2039 et +0,6% en 2050**
- **En niveau sonore : <0,6 dB en 2039 et <0,9 dB en 2050**

Principales mesures pour réduire les effets du projet sur l'ambiance sonore

- Maîtriser les **vols de nuit** (pas de trafic supplémentaire par rapport à 2019)
- Poursuivre l'**amélioration des routes et des procédures de navigation aérienne** pour en tirer un bénéfice environnemental
- Poursuivre l'**amélioration des aéronefs** (moins bruyants) pour en tirer un bénéfice environnemental
- Participer à l'élaboration du **Plan de Gêne Sonore (PGS)**
- Dialoguer, échanger et concerter avec le **voisinage**
- Suivre les évolutions des **documents de planification** du territoire pour maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport
- Assurer le **monitoring du bruit** et le traitement des signalements riverains

Les effets socio-économiques du projet

- Un effet positif du projet sur le développement économique et l'attractivité touristique de la Métropole et de la Région
 - Retombées socioéconomiques directes, indirectes et induites
 - + 70 M€ supplémentaires en 2039
 - + 100 M€ supplémentaires en 2050
 - Source de connectivité et d'attractivité, tourisme et affaires
- Une création d'emploi progressive (impact global)
 - Le scénario Projet crée **1 973 ETP** (emplois temps plein) **supplémentaires** par rapport au scénario de référence en 2050



Création d'emplois en équivalents temps plein (ETP)

Les effets socio-économiques du chantier

- **Augmentation du nombre d'emplois** durant la phase des travaux de **2024 à 2026**
- Environ **230 emplois directs et indirects**
 - Directs : au sein des entreprises de construction notamment
 - Indirects : chez les fournisseurs des entreprises de construction
- Des **effets induits** via les dépenses et la fiscalité des emplois directs et indirects



ECHANGES AVEC LE PUBLIC

Les effets et mesures sur l'environnement naturel

- Changement climatique
- Milieu naturel
- Gestion de l'eau

Les effets du projet sur le changement climatique (bilan GES)

■ 4 sources d'émission

- L'aéroport de Lille (exploitation et travaux)
- Les tiers de la plateforme
- Les émissions indirectes dues au trafic aérien
- Les émissions indirectes dues au trafic routier

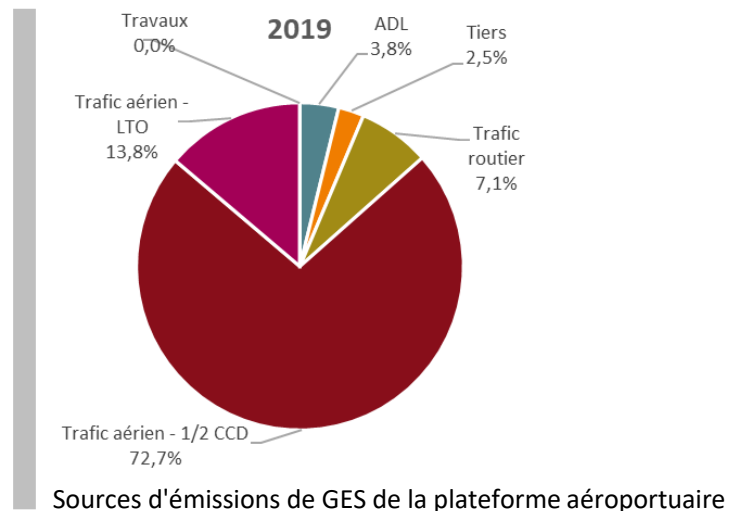
■ Situation 2019 : 222 kteqCO₂

■ Diminution des émissions entre 2019 et 2050

- De -87% dans le scénario de référence
- De -80% dans le scénario projet

➔ Évolutions tendancielles

- Impact du projet : augmentation des émissions GES de + 15,4 % cumulées sur 2019-2050 par rapport au scénario de référence.



Principales mesures pour réduire les effets du projet sur le changement climatique

- Certification **HQE Bâtiment Durable**
- Démarche **Airport Carbon Accreditation (ACA)** : niveau 3+ à horizon 2027 et niveau 4+ à horizon 2030
- **Conversion à l'électricité** des équipements diesel
- Création de **bornes de recharge pour véhicules électriques**
- Développement des **énergies renouvelables** (notamment géothermie et photovoltaïque)
- Développement de **l'emport moyen** et **optimisation de la flotte d'avions** (redevance incitative)
- Développement et encouragement des **modes de transport alternatifs à la voiture**
- Mise en place d'un **fonds carbone**

Les mesures pour limiter les effets du chantier sur le changement climatique

- Respect des engins des normes en matière de **rejets atmosphériques**
- **Optimisation des déplacements** sur le chantier (plans de circulation)
- Limitation de vitesse à **30km/h** sur le chantier
- **Interdiction de brûler des déchets** sur le chantier
- Organisation des **transports du personnel** afin d'encourager les transports en commun et le covoiturage
- **Réalisation d'une étude pour quantifier les impacts environnementaux globaux et orienter les choix de matériaux et produits de construction**, tenant compte du cycle de vie complet du projet

Les enjeux écologiques (diagnostic faune-flore)

- **Présence de l'ophrys abeille** (protection régionale)
- **Présence du bruant proyer** et rapaces en chasse



Ophrys abeille



Bruant proyer

Groupe	Intérêt
Habitats naturels	Qualité globalement mauvaise
Zone humide	Aucune
Flore	Quelques pieds d'Ophrys abeille
Amphibiens et reptiles	Aucun
Mammifères terrestres	Population de lapin de garenne, enjeu faible
Chiroptères (chauve-souris)	Pipistrelles (3 sp.) en chasse. Pas de gîtes. Enjeu faible.
Oiseaux	Prairies aéroportuaires <ul style="list-style-type: none"> • Oiseaux nicheurs de milieux ouverts : bruant proyer, alouette des champs. • Zone d'alimentation et de repos : nombreux rapaces (faucon crécerelle, Busard des roseaux, Busard Saint-Martin, Hibou des marais en migration ou encore Chouette hulotte et Effraie des clochers). Autres habitats <ul style="list-style-type: none"> • Tourterelle des bois, chardonneret élégant...
Insectes	Pas d'espèces protégées, enjeu faible

Les effets du projet sur le milieu naturel

■ Impact considéré comme stable

- Perte de 12 ha prairies (4,7 % des surfaces de prairies) majoritairement liée aux obligations réglementaires
- Nombre stable de collisions
- Pas d'augmentation de la mortalité des espèces par les prélèvements



Enjeux écologiques identifiés sur l'aire d'étude

Aires d'étude

■ Aire d'étude immédiate

■ Aire d'étude rapprochée

Enjeux écologiques

■ Négligeable

■ Faible

■ Modéré

■ Fort



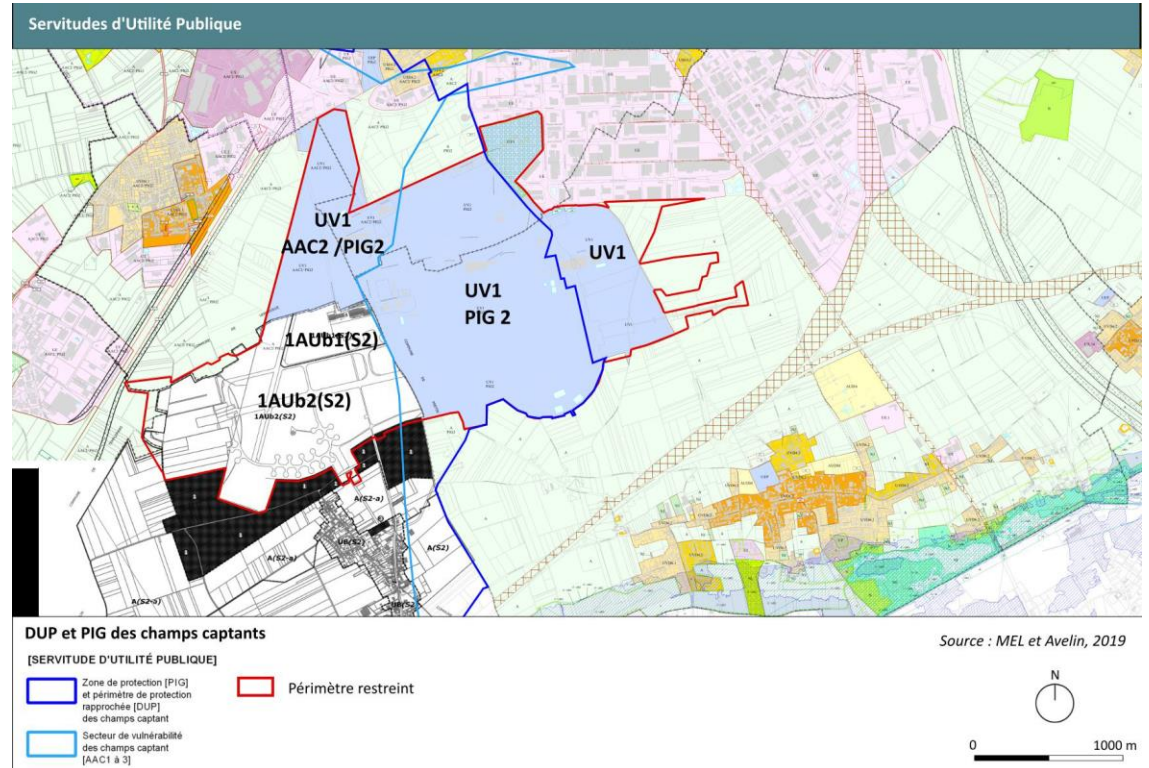
EODD
ingénieurs conseils

Principales mesures pour réduire les effets du projet sur le milieu naturel

- Conserver la **station d'Ophrys abeille**, maintenir les conditions stationnelles et assurer le suivi des populations
- Maîtriser les **espèces exotiques envahissantes** et assurer leur suivi sur 3 ans
- **Limiter l'attractivité** du site pour les espèces
- Limiter l'utilisation des **produits phytosanitaires**
- Créer un **espace favorable à la faune et à la flore** côté ville
- Renouveler des **arrêtés préfectoraux** pour les mesures d'effarouchement ou de prélèvements
- **Les mesures en phase chantier :**
 - Adaptation du planning travaux aux cycles écologiques pour le secteur piste et pour les abattages d'arbres
 - Limitation des emprises de chantier
 - Suivi écologique du chantier (espèce patrimoniale à enjeu : le bruant proyer)

Les effets du projet sur la gestion de l'eau

- **Eaux souterraines :**
 - présence de la nappe de Craie au droit du périmètre du projet
 - Très vulnérable aux risques de pollution
 - Réseau de surveillance composé de 6 piézomètres dont le suivi est assuré par l'aéroport





Les effets du projet sur la gestion de l'eau

- **Eaux pluviales**
 - Augmentation de la surface active de 7 ha (surface collectée par les réseaux)
- **Pas de modification qualitative de la nature des produits utilisés**

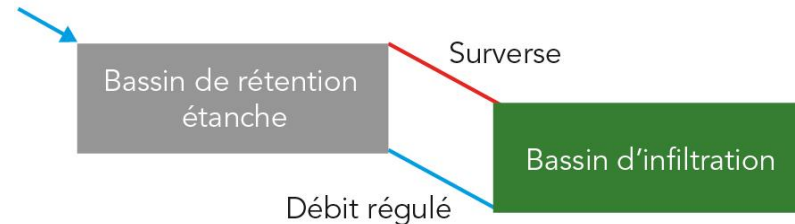
Principales mesures pour réduire les effets du projet sur la gestion de l'eau

■ Dispositions pour la **gestion des eaux pluviales**

- Réduction des surfaces à imperméabiliser :
 - Non poursuite des études d'opportunité immobilière
 - Implantation des parkings sur des surfaces déjà artificialisées
- Gestion des eaux pluviales collectées sur le parking P7 et le parking personnel par des noues **capables de gérer la pluie d'occurrence 100 ans**
- Création de **bassins étanches complémentaires**
- Un **système dimensionné** pour le traitement intégral de la pluie 20 ans avant infiltration et la gestion d'occurrence 100 ans

■ Mesures de **protection de la ressource en eau**

- Prise en compte des risques présents au sein de la plateforme
- Amélioration des **séparateurs hydrocarbures** entre bassins
- Maîtrise de l'usage des **produits phytosanitaires**
- **Actualisation des positions** en cas de pollution accidentelle, chronique et saisonnière
- **Entretien régulier** des ouvrages de gestion des eaux pluviales
- **Mesures en phase chantier** :
 - Choix de **matériaux peu impactant** (matériaux drainants pour le chemin de ronde)
 - Sélection de produits non dangereux
 - Stockage de produits dans des conditions optimales
 - Kit anti-pollution en cas de pollution accidentelle





Les mesures pour une meilleure gestion des déblais et des déchets



- Optimisation des déblais via la **réduction des emprises du projet** par rapport au projet initial
- Mise en place d'une **politique de prévention et d'optimisation de production des déchets**
 - Réemploi des matériaux présents sur le site
 - Hiérarchie des déchets : réutilisation, valorisation, élimination



ECHANGES AVEC LE PUBLIC



CONCLUSION



Christophe COULON,
Président du SMALIM



Laurent DEMOLINS,
Garant de la concertation

Merci pour votre participation

Le site internet du projet : www.modernisons-aeroportdelille.fr

Pour toute question : contact@modernisons-aeroportdelille.fr