

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

POURSUITE DU DIALOGUE ET DE L'INFORMATION

Compte rendu de la réunion de présentation des principaux résultats des études environnementales

16 septembre 2021, Hôtel de Région Hauts-de-France, Lille.

Réunion publique tenue en présentiel et rediffusée en direct

- 31 participants en salle
- 30 spectateurs en ligne

Intervenants :

- Christophe COULON, Président du Syndicat Mixte des Aéroports de Lille et de Merville (SMALIM) et Vice-président de la Région Hauts-de-France
- Marc-André GENNART, Directeur Général d'Aéroport de Lille SAS
- Jean-François NAU, Directeur Métier Aménagement Durable et biodiversité EODD

Garant de la concertation, désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP) : Laurent DEMOLINS

Modération : Jean-Baptiste POINCLOU, Directeur Général de PARIMAGE

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Ouverture et introduction de la réunion

Ouverture et présentation du déroulement de la réunion par Jean-Baptiste POINCLOU

Jean-Baptiste POINCLOU, modérateur de la réunion, présente les intervenants. Il indique ensuite que la réunion publique se déroule en quatre temps :

- Un rappel introductif du projet et de la méthodologie des études environnementales suivi d'un temps d'échanges avec le public ;
- Une présentation des principaux résultats d'études sur l'environnement humain suivie d'un temps d'échanges avec le public ;
- Une présentation des principaux résultats d'études sur l'environnement naturel suivie d'un temps d'échanges avec le public ;
- La conclusion de la réunion publique.

Ouverture de la réunion par Christophe COULON, Président du SMALIM, Vice-président de la Région Hauts-de-France

Christophe COULON explique que cette réunion se tient dans le cadre de la poursuite du dialogue et de l'information, suite à la concertation préalable volontaire lancée en octobre 2020. Il indique que cette démarche vise à informer sur les avancées du projet et dialoguer avec les parties prenantes concernées. Christophe COULON précise que suite à la concertation, le dossier d'étude du projet a été déposé auprès de l'Autorité environnementale. Il rappelle que l'Autorité environnementale, consultée pour une demande de cadrage préalable en 2020, avait déjà émis un avis sur la tenue des études, avec quelques réserves : réaliser les études à l'horizon 2050, travailler sur les problématiques de pollution lumineuse et de vibration et compléter l'étude d'impact économique. Christophe COULON signale que la demande de permis de construire a été déposée auprès des autorités en juillet 2021. Il indique également que l'enquête publique devrait être lancée début 2022.

Introduction par Laurent DEMOLINS, garant de la concertation

Laurent DEMOLINS rappelle qu'il a été désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en tant que garant du débat. Il indique que cette réunion se place dans la phase post-concertation préalable jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique. Laurent DEMOLINS indique qu'en sa qualité de garant, il veille au droit d'information et à la participation du citoyen. Il veille également à la transparence, à la sincérité et à l'argumentation de l'information qui a été donnée pour enrichir le projet. Monsieur DEMOLINS rappelle qu'il a rédigé un bilan de la concertation préalable volontaire de 2020 au cours de laquelle le maître d'ouvrage avait pris un certain nombre d'engagements. Il doit veiller à ce que le public soit bien informé du projet, qu'il puisse poser des questions en conséquence et que le maître d'ouvrage puisse y répondre au regard de ses connaissances. Le garant ajoute qu'il suit les engagements pris par le maître d'ouvrage à l'issue de la concertation volontaire. Enfin, Laurent DEMOLINS rappelle son devoir de neutralité sur le projet.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Rappel des principales caractéristiques du projet par le Maître d'ouvrage

Rappel des objectifs du projet par Christophe COULON, Président du Syndicat Mixte des Aéroports de Lille et de Merville (SMALIM) et Vice-président de la Région Hauts-de-France. *Cf. diapositive 11*

Christophe COULON rappelle que le projet est une « commande politique » d'élus propriétaires d'un outil de mobilité, l'aéroport, répondant à un certain nombre de contraintes et d'analyses. Il indique que la délégation de service public se projette sur une durée de 20 ans en prévision de l'augmentation du trafic aérien. Il présente ensuite les trois raisons qui ont poussé les élus locaux à entreprendre la modernisation de l'aéroport de Lille :

- Le premier objectif de la modernisation de l'aéroport de Lille était de répondre au vieillissement de l'aéroport et à l'obsolescence de son offre de services.
- Il a également expliqué qu'avec le doublement de sa fréquentation entre 2007 et 2019, l'aérogare est fortement saturée, notamment en période estivale. Il a dès lors été décidé de créer une nouvelle partie d'aérogare dédiée exclusivement aux arrivées, avec une séparation des flux départs, et dotée d'une capacité d'accueil qui répond aux estimations d'augmentation de la fréquentation.
- Enfin, Christophe COULON indique que les élus locaux souhaitent proposer des destinations adaptées aux besoins des habitants de la région et de la métropole, avec notamment une offre accrue des vols vers l'Europe de l'est et l'Europe du nord. Pour finir, il tient à préciser que l'aéroport ne subventionne pas les compagnies aériennes venant s'installer à Lille.

Présentation du projet par Marc-André GENNART, Directeur Général d'Aéroport de Lille SAS *Cf. diapositives 12 à 16*

Marc-André GENNART estime qu'il faut remettre au centre du débat la volonté politique de moderniser l'infrastructure aéroportuaire. Il a également rappelé que l'exploitant d'aéroport, en tant qu'acteur privé, prenait beaucoup de risques à investir un montant aussi significatif dans un contexte où la crise transforme le secteur de l'aérien. Marc-André GENNART réitère néanmoins sa conviction du fort potentiel économique.

Sur les opérations envisagées, il indique qu'il est prévu notamment de faire des travaux sur les parkings côté ville, les parkings avions, de mettre en conformité la piste principale en créant des accotements, et enfin en traçant un chemin de ronde tout autour de l'aéroport.

Concernant les prévisions du trafic aérien, Marc-André GENNART souligne que la reprise du trafic reste incertaine, mais que des signes nets de reprise des vols-vacances sont relevés.

Sur le financement global, Marc-André GENNART précise que les coûts prévus représentent un montant global estimatif de 100,9 millions d'euros, exclusivement investis par Aéroport de Lille SAS. Sur le calendrier, il précise les principales dates :

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

- Le dépôt de la demande de permis de construire le 15/07/2021 ;
- Le dépôt de la demande d'autorisation environnementale le 20/07/2021 ;
- L'avis de l'autorité environnementale attendu pour mi-novembre 2021 ;
- Le lancement de l'enquête publique pour début 2022.

Résultat et méthodologie de l'étude par Jean-François NAU, EODD

Lors de la réalisation de l'évaluation environnementale, le cabinet EODD confronte dans un exercice cadré le « scénario de référence » au « scénario projet ». Les conclusions de l'évaluation environnementale sont établies à partir du différentiel entre ces deux scénarios. Jean-François NAU indique que l'évaluation environnementale est réalisée dans le cadre de la démarche « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC).

1^{er} échange avec le public

Jean-Baptiste POINCLOU rappelle les modalités de prise de parole.

Un premier participant, riverain de la commune de Bouvines, demande si la retransmission de la réunion est en direct et si les spectateurs sur YouTube pourront intervenir ou poser des questions.

Jean-Baptiste POINCLOU répond que la réunion est bien retransmise en direct, mais que les conditions techniques ne permettent pas d'interagir avec les spectateurs du live. Seuls les participants présents à la réunion le pourront. Les questions peuvent toutefois être posées via l'adresse mail de contact.

Un participant demande quel sera l'impact de la baisse du nombre de passagers en 2020 sur le planning du projet.

Marc-André GENNART explique que la crise du COVID a créé un décalage de deux ans environ sur les délais de livraison du projet. Il précise que le nouveau calendrier devrait prévoir la livraison du projet en 2025, et que d'ici les prochains mois, la date de mise en œuvre de la modernisation du terminal devrait être annoncée.

Christophe COULON déclare que ce décalage s'est fait par pragmatisme à cause de la situation sanitaire.

Un participant demande quelles sont les origines du financement du projet.

Christophe COULON répond que la totalité du projet sera financée par Aéroport de Lille SAS, sans financement public. Il précise que toutefois l'aéroport demeure un bien public.

Une participante, présidente du groupe « Métropole écologiste citoyenne et solidaire » à la Métropole Européenne de Lille, regrette que cette concertation ne puisse modifier que très légèrement un projet déjà contractualisé.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Marc-André GENNART indique que la concertation a permis d'amener d'importantes modifications au projet, notamment avec une diminution de 10 hectares d'espaces perméabilisés (contre 20 hectares prévus initialement). Il insiste sur le fait que la concertation a abouti à une vraie discussion avec le public.

Christophe COULON souhaite ajouter que le délégataire avait envisagé de déposer un permis proposant une possible artificialisation de 4 hectares délaissés. Seulement, comme aucun projet de bâti n'avait été prévu, la collectivité, en concertation avec le délégataire, a convenu à une réduction de la quantité de ces espaces à imperméabiliser. Il insiste sur le fait que la concession ne soustrait pas la Région à son devoir de regard et de réserve sur les conditions de mise en œuvre du projet.

Un participant demande quelle est l'identité du délégataire.

Marc-André GENNART répond que le délégataire de la concession est Aéroport de Lille SAS, un ensemble constitué du groupe Eiffage, possédant 90 % des parts et d'Aéroport de Marseille, possédant les 10 % restants.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Présentation des principaux résultats des études sur l'environnement humain Cf. diapositives 22 à 34

Avant de commencer, Jean-François NAU précise que toutes les thématiques environnementales ne sont pas évoquées dans le diaporama. Sont présentées dans cette partie uniquement celles concernant la mobilité, la qualité de l'air, l'ambiance sonore et les effets socioéconomiques. Il indique néanmoins que les questions relatives aux autres thématiques pourront être posées durant les temps d'échanges.

Le garant de la concertation a souhaité intervenir pour poser une question sur les nuisances sonores, demandant au Maître d'ouvrage des précisions relatives à l'échelle de mesure du bruit.

Le modérateur précise que les questions techniques concernant le bruit pourront être posées lors du prochain temps d'échanges.

2nd échange avec le public

Le modérateur Jean-Baptiste POINCLOU a engagé la deuxième série d'échanges

Une participante, vice-présidente de l'association contre les nuisances sonores de l'aéroport de Lille (ADNA2L), demande pourquoi les mesures acoustiques réalisées dans l'étude d'impact ont été faites selon l'indicateur Lden et non pas LAmax ?

Une participante, habitant à Fretin, demande à ce que les avions montent en altitude plus vite lors de leur décollage pour limiter les nuisances sonores.

Une participante, adjointe au Maire de Fretin, souhaite revenir sur la maîtrise des vols de nuit. Elle estime que même si les vols commencent à 6h du matin, c'est toujours considéré comme étant la nuit pour les habitants. Elle demande à ce que le délégataire instaure un couvre-feu sur ces vols.

Marc-André GENNART relève qu'entre la situation actuelle et le scénario projet, il y aura effectivement un impact sonore. Au vu des résultats de l'étude acoustique, l'augmentation sera marginale et localisée. Il indique que le nombre de personnes impactées sera ainsi limité. Concernant la maîtrise des vols de nuit, Marc-André GENNART explique qu'un couvre-feu serait dommageable pour l'exploitation de l'aéroport. Il indique que l'aéroport est dans un secteur concurrentiel, et que les aéroports voisins n'ont pas de limitation quant aux couvre-feux. Il précise que les compagnies ne programment que très peu de vols de nuit. Il précise également que le refus d'imposer un couvre-feu est intégré dans le cadre contractuel fait avec le SMALIM. Marc-André GENNART indique que si l'aéroport souhaite développer son offre de services avec l'implantation d'avions basés, il faut atteindre ce type de « flexibilité nocturne ». Il prend l'engagement à ce que chaque année, l'aéroport fasse un compte-rendu du nombre de vols de nuit. Il réitère l'objectif de non-augmentation du nombre de vols de nuit, mais qu'il faut néanmoins accepter une « tolérance » en termes de flexibilité.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

L'expert ayant réalisé les études acoustiques précise quelques aspects de la propagation du son dans l'air. Il indique qu'il a été demandé à son cabinet de mesurer l'impact sonore entre le scénario de référence et le scénario projet. Il explique que les mesures acoustiques et les études environnementales sont deux choses différentes.

Christophe COULON rappelle que la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) relève de la responsabilité des autorités publiques. Il précise qu'en 2016, une décision de changement de trajectoire a été prise en CCE, occasionnant des impacts. Il indique que la CCE a voulu travailler sur l'évaluation de nouvelles trajectoires demandées lors de la concertation.

Christophe COULON rappelle qu'en 2017, sur les 20 718 mouvements d'avions, les vols de nuit représentaient 3,6% des vols. De plus, il précise que sur ces vols de nuits, il faut incorporer les évacuations sanitaires, les retards imprévus, etc.

Concernant l'organisation de la CCE et des groupes de travail, Laurent BRETON, délégué de l'Aviation Civile pour les Hauts-de-France, secteur Nord, explique que la CCE est composée de trois collèges de 8 représentants chacun, constitués à parts égales d'élus, riverains et professionnels de l'aéronautique. Concernant les trajectoires de Lille - Lesquin, Monsieur BRETON indique que la CCE de 2014 s'est positionnée favorablement sur de nouvelles trajectoires de départ vers l'est. Il rappelle que ces trajectoires ont donc été proposées par la DGAC avec une application pour le 3 mars 2016, et acceptées par la CCE. L'objectif était que ces trajectoires évitent les centres-bourg au maximum. Cependant, les conditions ont fait que les trajectoires ont été beaucoup plus centrées sur la commune de Péronne que sur l'objectif initial. Il explique que depuis, il y a eu un décalage sur le quartier de Huvet à Fretin. Il rappelle que les trajectoires après 2016 ont été fixées par la Préfecture après avis de la CCE.

Un participant, riverain de Gondecourt, indique qu'en fonction de la direction du vent, sa commune est impactée par 70 % à 80 % des décollages, alors que Fretin absorbe les atterrissages. Il indique que les avions sont censés passer au-dessus de sa commune à 370 mètres d'altitude, or les mesures prises par les riverains montrent que les avions sont largement en dessous de ce plafond. Le participant estime qu'un dialogue doit être engagé et se demande pourquoi les communes situées à l'ouest de l'aéroport ne font pas partie de la CCE.

Un participant, représentant de l'association NADA Lille (Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin) pose plusieurs questions. Concernant le report modal, il suppose qu'au vu de la saturation du secteur routier, l'implantation d'une gare routière ne sera pas incitative pour les usagers des transports. Concernant la méthodologie, il demande pourquoi les polluants ne sont pas présents dans le scénario projet, alors qu'ils sont présents dans le scénario de référence. Enfin, il demande comment le délégataire va respecter l'interdiction des vols de nuit alors que la taxation incitative devrait forcément augmenter l'offre de service.

Un participant, conseiller régional pour le climat et pour l'emploi, demande sur quoi se base l'étude d'impact prévoyant une croissance du trafic aérien jusqu'en 2050. Il questionne le modèle de

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

développement de l'aéroport qu'il considère être en décalage avec la prise de conscience écologique. Il souhaite enfin savoir quels types d'emplois seront engendrés par le scénario projet ?

Concernant la gare routière, Christophe COULON estime qu'il faut développer le transport collectif qui n'a pas assez sa place sur l'aéroport de Lille-Lesquin à ce jour. Il explique que pour arriver au 17 % de part modale des transports en commun au sein de l'aéroport, il faut également s'allier aux efforts de la MEL et de la Région. Christophe COULON considère que les gestionnaires de l'aéroport doivent organiser les conditions de l'arrivée en transports collectifs.

Christophe COULON estime que l'avion est complémentaire aux autres modes de transports, comme le train. Il prend pour exemple le cas des communautés qui retournent en Afrique du Nord, qui ne peuvent pas utiliser pour cela le train. Il souligne également que le prix des différents modes de transports est un facteur de décision important : à destination égale, l'avion est parfois 20 % moins cher que le train.

Pour répondre à la question sur les emplois prévus, Christophe COULON répond que pour l'instant, il ne peut pas s'avancer sur leur nature.

Concernant la baisse du taux de polluants sur le scénario projet, Jean François NAU explique qu'il y a une tendance générale à la baisse dans les deux scénarii, résultant notamment des évolutions tendancielle telle que l'amélioration générale des moteurs d'avions et surtout des moteurs des véhicules terrestres.

Sur le cas de la concurrence entre les modes de transport, Jean-François NAU précise que les prévisions sur la fréquentation future ont été faites sur des indicateurs macro-économiques et des études de marché. À terme, l'aéroport doit selon lui permettre d'éviter une « évasion de la demande » du Nord de la France vers d'autres aéroports avoisinants.

Sur les vols nocturnes, Marc-André GENNART précise que les compagnies voulant effectuer des vols de nuit seront fortement dissuadées par le biais de la tarification. Il estime que l'alliance entre le SMALIM et l'aéroport pour dissuader ce type d'opérateurs découle d'un engagement moral. Il s'engage à être contrôlé par les riverains, avec la mise en place d'une charte environnementale, constituée d'une série d'engagements à respecter sur une durée de 20 ans. Un rapport annuel permettra de suivre ces engagements.

Concernant l'étude sur l'évolution du trafic, Marc-André GENNART estime que le train est complémentaire à l'avion selon les distances. Il explique que l'aéroport adaptera son offre de service à la croissance de l'économie et à la croissance de la demande en mobilité. Il explique que même en cas de croissance de la fréquentation, l'aéroport pourra fonctionner avec le même ratio de nombre d'employés par millions de passagers. Il précise que sur les pics de trafics estivaux, l'aéroport est amené à recourir à des emplois temporaires.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Un participant, riverain de Gondecourt, demande pourquoi la DGAC refuse de prendre en compte les mesures faites par les riverains concernant le passage des avions 150 m en dessous de l'altitude prévue. Il demande également pourquoi la DGAC ne fait pas passer la trajectoire des avions au-dessus de la zone industrielle de Gondecourt. Le participant affirme que si la situation continue, les riverains feront surement appel aux services d'un organisme indépendant de prise de mesures acoustiques, car il estime que les chiffres sont manipulés dans leur signification.

Un participant, conseiller municipal de Templeuve, représentant au SIVOM, estime que l'utilisation du Lden comme unité de mesure du son est critiquable. Il demande à connaître l'impact du projet en LAmax. Il demande également à ce que la période de prise en compte des vols de nuit dure jusqu'à 7h du matin (contre 6h actuellement). Pour finir, il souhaite que la DGAC assure que l'actuel groupe de travail sur les trajectoires de départ à l'est aboutira à un consensus général, et non à un statu quo.

Monsieur BRETON répond qu'au sein de la CCE, les sièges destinés aux habitants sont occupés dans la totalité par huit associations de riverains réparties sur le territoire. Sur le collège des élus, le SIVOM possède cinq sièges sur les huit prévus.

Concernant les trajectoires, monsieur BRETON explique que la refonte des trajectoires a aussi bien concerné l'ouest que l'est. Un système de départ court a été installé le long de l'autoroute A1 et le départ long est décalé de 15° vers le nord pour éviter le centre de Seclin. Il précise qu'il est possible d'étudier l'adaptation des trajectoires au décollage pour éviter les nuisances. Cependant, il est impossible de le faire pour les atterrissages.

Un participant estime que les intervenants ne répondent pas aux questions et les éludent par leurs réponses. Il affirme qu'en 2016, des avions moins performants étaient moins bruyants car ils empruntaient des trajectoires moins bruyantes. Il demande pourquoi aujourd'hui ce n'est plus possible, et pourquoi les trajectoires ne passent pas au-dessus de la zone industrielle.

Monsieur BRETON répond que suite à la CCE du mois d'avril dernier, un groupe de travail pour les trajectoires de départ vers l'est s'est créé. Il indique que lors de la CCE, les riverains ont demandé qu'un groupe de travail similaire soit créé pour les trajectoires ouest. Une réponse de principe positive a été donnée. Il confirme donc que l'ouest de Lille ne sera pas ignoré. Toutefois, il demande aux riverains de prendre en compte la difficulté de modifier une trajectoire.

Alexandre CROZAT, chef du Service de la Navigation Aérienne, explique que les données envoyées par le gestionnaire proviennent des données de la DGAC extraites de traces radar. Il assure que ces données sont parfaitement fiables.

Il précise que, pour certains vols, il est impossible de faire passer tous les avions sur une trajectoire identique de vol prédéfini. En effet, plusieurs raisons l'empêchent (météo, vents, etc.). Les trajectoires de 2016 ont été construites lors d'un changement de technologie (guidage satellitaire) ayant pour objectif d'épouser au maximum les trajectoires précédentes. Il y avait alors eu un resserrement des trajectoires. Monsieur CROZAT rappelle que le but d'un groupe de travail est d'instruire les demandes des riverains, et d'arriver au meilleur compromis

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

possible, dans la mesure des possibilités techniques. Par exemple, la modification de 2° d'une trajectoire est tout à fait possible, cependant elle implique beaucoup d'autres paramètres.

Un participant intervient en demandant pourquoi le gestionnaire de l'aéroport ne fait pas pression sur les compagnies pour éviter les dépassements d'horaires prévus.

Ne disposant pas sur place des moyens techniques pour lui expliquer le processus, monsieur CROZAT propose à l'intervenant de lui laisser ses coordonnées, pour convenir d'un rendez-vous à la DGAC, où il pourra techniquement lui expliquer, avec de la documentation, les contraintes de modifications des trajectoires.

Le garant, Laurent DEMOLINS, intervient dans l'échange pour conseiller à l'intervenant d'accepter la proposition de monsieur CROZAT et demande au modérateur de passer au sujet suivant.

Un participant demande pourquoi c'est aux particuliers de faire les relevés acoustiques et d'altitudes portant à signalement, et non pas à la DGAC. Il souhaite également savoir pourquoi la DGAC ne fournit pas un chevelu des trajectoires afin que le gestionnaire de l'aéroport puisse constater la déviation de certains avions de leur trajectoire initiale.

Laurent DEMOLINS estime que cette question ne pourra pas être résolue ce soir, mais demande qu'en revanche la DGAC ouvre ses portes pour approfondir la question.

Un participant souhaite savoir pourquoi le groupe de travail portant sur les trajectoires alternatives n'a abouti à aucune solution.

Monsieur BRETON rappelle que le groupe de travail a été créé sous l'égide de la CCE et de la Préfecture. La volonté initiale était de permettre d'aller vers les solutions les plus consensuelles. Le manque d'avancement sur les travaux sera rapporté à la Préfecture. Monsieur BRETON rappelle qu'un groupe de travail reste un instrument au pouvoir limité, les décisions finales sont exclusivement prises par le Préfet après avis de la CCE lors d'une séance plénière

Présentation des principaux résultats des études sur l'environnement naturel ***Cf. diapositives 36 à 46***

Dans cette partie, Jean-François NAU expose les effets du projet sur le changement climatique, sur le milieu naturel et sur la gestion de l'eau.

Marc-André GENNART présente les principales mesures pour réduire les effets du projet sur le changement climatique, sur le milieu naturel, sur la protection des ressources en eau, et sur la gestion des déblais et des déchets.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

3^{ème} échange avec le public

Un participant demande s'il est possible d'avoir le détail des -80% de gaz à effet de serre (GES), de connaître l'étude sur laquelle se fonde cette prévision. De manière plus large, il souhaite que les études projet soient publiées avant l'enquête publique. Il note enfin qu'il a été indiqué lors de la présentation que l'aéroport comptait pour 2 % des émissions totales de la MEL, or dans le journal *La Voix du Nord*, Christophe COULON aurait indiqué que l'aéroport émettait 0,27 % des émissions totales de la MEL. Enfin, il demande s'il est possible de poser des questions ultérieurement à la réunion.

Un participant souhaite obtenir plus d'explications concernant les mesures de gestion de l'eau. Il souhaite également appuyer les remarques concernant l'utilisation du LAmex.

Un participant souhaite savoir quel type de dispositif de géothermie sera utilisé par l'aéroport.

Le modérateur Jean-Baptiste POINCLOU explique qu'il est possible de poser des questions via l'adresse email contact@modernisons-aeroportdelille.fr

Sur les GES, Jean-François NAU explique que globalement, il y aura une baisse des émissions à l'échelle de la plateforme par des mesures techniques et organisationnelles. Sur les GES du trafic routier, a été intégré le fait qu'il y aura, à terme, un remplacement du parc automobile thermique par des véhicules à batteries ou à hydrogène. Sur le trafic aérien, l'amélioration du rendement et des performances des avions en termes de GES a également été pris en compte.

Marc-André GENNART complète le propos en indiquant que les études seront disponibles lors de l'enquête publique, une fois l'instruction du dossier par les services de l'État finalisée.

Laurent DEMOLINS souhaite savoir ce qui empêche la publication des études sur le site.

Jean-François NAU indique que les études sont généralement rendues publiques dans le cadre de l'enquête publique, une fois finalisées suite à l'avis de l'Autorité environnementale et aux avis des différents services instructeurs.

Monsieur DEMOLINS rétorque que dans le cadre d'autres projets, certains maîtres d'ouvrages ont mis à disposition les études d'impact avant la phase d'enquête publique. Il repose sa question concernant ce qui empêche le maître d'ouvrages de publier ses études.

Christophe COULON explique qu'il n'est pas pertinent de mettre en ligne une étude susceptible à terme d'être modifiée suite aux demandes des services instructeurs de l'État. Concernant ses propos sur *La Voix du Nord*, monsieur COULON justifie l'imprécision par une erreur d'appréciation du journaliste dans la prise de note de son interview.

Information postérieure à la réunion : les pourcentages évoqués par le participant ne recouvrent pas les mêmes émetteurs de GES. Notamment, le pourcentage élevé tient compte de la demi-croisière des avions.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Monsieur GENNART explique par la suite qu'il s'engage à publier ces études d'impact sur le site.

Sur la gestion de l'eau, monsieur NAU explique qu'une partie des prairies seront imperméabilisées, notamment les accotements. Il explique que l'eau s'infiltrera dans les nappes en utilisant des chemins différents. Les dispositifs en place changeront les écoulements, la vitesse de ruissellement et la vitesse d'infiltration des eaux dans la nappe.

Concernant la géothermie, monsieur NAU indique que les études en cours portent sur des objectifs de géothermie, dans une logique de sonde verticale en circuit fermé.

Un participant, riverain de Cobrieux, membre du SIVOM, pose la question de la « valeur » des engagements pris par la maîtrise d'ouvrage. Il demande également si messieurs GENNART et COULON peuvent s'engager devant la salle à respecter leurs engagements sur les vols de nuits et les vols de fret. Enfin, il pose la question de savoir comment s'opposer à Eiffage si l'entreprise souhaite passer outre ses engagements.

Une participante, Vice-présidente de l'association contre les nuisances sonores (ADNA2L), pose une question de la part de trois associations : pourquoi refuser de communiquer l'étude « Arthur Little » indiquant la création de 600 équivalents temps plein, induits par la modernisation et l'agrandissement de l'aéroport ?

Un riverain de Fretin souhaite que monsieur CROZAT fasse la même proposition aux habitants de Templeuve-Fretin qu'aux riverains de Gondcourt. Il souhaite également savoir si certains vols de 1h du matin sont des vols en retard ou en avance.

Concernant la charte, Christophe COULON indique que certains engagements figurent au contrat pris avec le délégataire, certaines choses ne peuvent néanmoins pas être réglementées.

Ensuite, Christophe COULON assure que le SMALIM ne souhaite pas que le délégataire accueille des vols de fret.

Monsieur NAU intervient pour indiquer que les mesures ERC figurent dans l'évaluation environnementale du projet, et que le délégataire sera contraint de les respecter dans le cadre des arrêtés préfectoraux liés à l'autorisation du projet.

Un participant indique que dans l'industrie, au-dessus de 80 décibels, la loi oblige les entreprises à fournir des protections contre le bruit aux travailleurs.

Un participant souhaite faire un constat. Il reproche à l'étude de privilégier davantage l'environnement que l'humain.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Un participant, représentant de l'association NADA Lille (non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin) remarque que 75 % des GES sont liés au secteur de l'aérien. Il indique qu'au vu du dernier rapport du GIEC, les efforts de réduction des GES doivent être faits dès aujourd'hui. Or, les améliorations techniques prises en compte par l'étude d'impact les situent vers 2035-2040. Il affirme qu'il est trompeur de prévoir -80 % de réduction des GES en 2050, alors que les mesures nécessitent d'être prises maintenant.

Une participante demande un rééquilibrage des nuisances sonores. Elle ne trouve pas normal que Fretin subisse 90 % des nuisances sonores par vent d'est, alors qu'il y a eu des solutions proposées lors du groupe de travail.

Un participant, riverain de Fretin, réitère sa doléance concernant Fretin-Templeuve.

Monsieur CROZAT confirme son invitation.

Sur les estimations de GES en 2050, Jean-François NAU explique que l'étude a suivi les méthodes de projections du guide des pratiques sur les infrastructures. Pour compléter son propos, il explique que le rapport comportera une estimation des GES année par année.

Conclusion

Le garant, Laurent DEMOLINS, explique que la CNDP pousse à un objectif de transparence et de sincérité totale dans l'exposition des projets par la maîtrise d'ouvrage. Il souhaite témoigner que dans la concertation préalable, le maître d'ouvrage du projet de modernisation de l'aéroport de Lille a fait preuve de cette sincérité et de cette transparence, notamment dans son bilan de février 2021. Il observe qu'il y a eu aujourd'hui du dialogue et des échanges autour du thème des nuisances sonores et des études environnementales. Sur le bruit, il indique que le public attend des précisions concernant le choix des indices. Il remercie l'ensemble des participants et affirme que la maîtrise d'ouvrage saura se montrer attentive quant au problème des nuisances sonores.

Christophe COULON souhaite savoir pourquoi l'expert acoustique a pris le Lden comme indicateur de référence dans son étude.

L'expert acoustique explique qu'il y a plusieurs indicateurs pour qualifier une nuisance. Il indique que l'usage du Lden permet d'inclure les événements bruyants dans un ensemble et non pas individuellement. Le Lden fait une moyenne sur une base logarithmique et non arithmétique. Dans un Lden, chaque maximum influence beaucoup la valeur totale. Le Lden permet d'intégrer non seulement les maximums, mais le nombre et la durée de chaque maxima. C'est un indicateur complet.

Il explique également que pour le cas de la réglementation du bruit en contexte industriel, la loi oblige les exploitants à fournir des bouchons d'oreille uniquement pour l'exposition à 85 décibels en continu pendant huit heures.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Une participante demande s'il est possible d'utiliser un indicateur intermédiaire entre le Lden et le LAmax. Elle demande une étude sur une période 6h - 8h du matin pour constater ce que subissent les riverains quant au bruit. Elle affirme que les vols basés vont favoriser un développement des vols dès 6h du matin et qu'à terme cela va empêcher les riverains de dormir.

Un participant demande pourquoi des communes comme Seclin ou Gondécourt continuent à autoriser les constructions et donc à accroître en masse démographique alors que ces communes sont impactées par le bruit.

Le modérateur, Jean-Baptiste POINCLOU, conclut la séance en remerciant l'assemblée.

Questions posées par e-mail

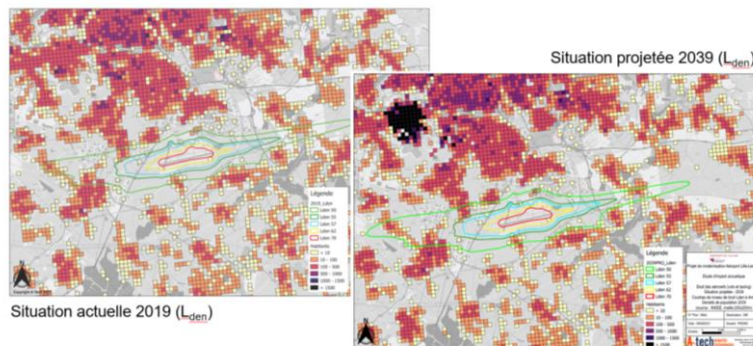
Une personne indique par courriel qu'il serait opportun que l'espace commentaires sur la vidéo rediffusée en direct sur YouTube soit activé.

Réponse post-réunion : Le maître d'ouvrage a choisi de rediffuser la réunion publique en direct sur YouTube afin de permettre aux personnes n'ayant pu se déplacer de suivre la réunion. Cependant, la possibilité de déposer des commentaires sur YouTube a été désactivée pour des raisons techniques, le modérateur ne pouvant pas gérer à la fois les questions en salle et celles arrivant sur YouTube. Cependant, pour les personnes n'ayant pu se déplacer à la réunion, la possibilité de contribuer via l'adresse email contact est toujours ouverte, dans le cadre de la phase post-concertation : contact@modernisons-aeroportdelille.fr

Une future habitante de Lesquin souhaite savoir si le projet entraînera un impact sonore sur la commune de Lesquin ou si la situation restera inchangée. Si le projet entraîne un impact sonore, elle demande quel sera cet impact et quelles seront les zones concernées.

Réponse post-réunion : Au vu des résultats de l'étude acoustique, l'augmentation sera marginale et localisée. Les courbes de bruit présentées en slide 27 présentent l'évolution du bruit d'origine aérienne entre 2019 et 2039.

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



Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Une personne souhaite savoir de combien le trafic aérien va augmenter suite au projet.

Réponse post-réunion : Ci-après l'évolution prévisionnelle du nombre de mouvements d'avions pris en compte dans le scénario projet, entre 2019 et 2039.

Horizons	2019	2039
Nombre de passagers (PAX)	2 189 221	3 901 727
Mouvements d'avions commerciaux	21 139	24 729
Mouvements d'avions Totaux	32 668	36 691

Réponses du Maître d'ouvrage post-réunion

Sur la communication des études

Aéroport de Lille a souhaité s'engager volontairement dans une phase d'information et de participation du public post-concertation préalable. C'est dans ce cadre qu'ADL a organisé deux réunions publiques, l'une dès le mois de mars pour présenter le bilan de la concertation et les enseignements du maître d'ouvrage et l'autre, le 16 septembre dernier, pour partager les premiers résultats d'étude. De plus, le site internet du projet est mis à jour régulièrement durant toute l'année 2021.

Les études ayant servi de base à la rédaction du dossier remis à l'autorité environnementale seront, conformément au cadre légal, rendues publiques après avis de l'autorité environnementale, dès lors que cette autorité est en effet susceptible de questionner les approches méthodologiques et/ou les modèles retenus dans les études.

En toute hypothèse, afin de répondre à des sujets précis soulevés par le public, des éléments additionnels sont produits, notamment sur le sujet des nuisances sonores (voir point ci-après).

Par ailleurs, pour répondre à la demande de disposer d'un temps suffisant pour l'appropriation des études qui seront mises à disposition dans le cadre de l'enquête publique, la maîtrise d'ouvrage invitera la Préfecture à définir des modalités d'enquête publique qui tiennent compte de la densité du dossier d'enquête.

Par ailleurs, ADL s'engage dès à présent à ce que le dossier complet soit mis en ligne dès la signature de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique, soit 2 à 3 semaines avant l'ouverture de l'enquête publique elle-même.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Sur les nuisances sonores

Concernant les trajectoires de décollage face à l'Est, la DGAC assure le pilotage d'un Groupe de Travail formé à l'occasion de la CCE d'avril 2021, et dont le mandat est le suivant : faire des propositions d'optimisation des départs 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).

Plusieurs hypothèses de trajectoires font actuellement l'objet d'échanges dans le cadre des travaux du groupe, notamment : trajectoire actuelle décalée, trajectoire longue, trajectoire intermédiaire. Une campagne de mesures de bruit est également en cours depuis le 03/08/2021 afin de mesurer de manière simultanée les niveaux de bruit dans les quartiers de Fretin et Péronne concernés. La 4ème réunion du GT est programmée le 13/10/2021, et sera l'occasion de présenter les résultats de cette campagne.

Concernant les trajectoires de décollage face à l'Ouest, les services de l'Aviation Civile ont proposé aux riverains étant intervenus en réunion publique d'organiser une rencontre. Une date doit être proposée par les riverains concernés.

Concernant le choix des indices de bruit de l'étude acoustique, la maîtrise d'ouvrage produira un document explicatif pédagogique à ce sujet, qui sera mis en ligne sur le site du projet (rubrique [documents du projet](#)).

Sur le couvre-feu et les plages horaires nocturnes

Pour mémoire, dans les textes réglementaires applicables, la « nuit » correspond à la plage horaire 22h-06h. La nuit aéronautique telle que définie est appliquée dans tous les aéroports français et européens et ne peut être modifiée de manière unilatérale sans avoir des conséquences importantes sur la planification et l'utilisation des avions par les compagnies aériennes. Une uniformité de traitement permet une cohérence dans l'opérabilité des aéroports.

ADL indique qu'une certaine tolérance doit être acceptée pour permettre d'accueillir des avions basés positionnés à Lille. Nous vivons dans un monde concurrentiel, et dans certains aéroports voisins, il y a un nombre grandissant de vols de nuit. Sur Lille, nous avons pris la décision de geler les vols de nuit (pour mémoire, le maître d'ouvrage s'est engagé, suite à la concertation préalable, de maintenir le nombre de vols de nuit sous le niveau de 2019 (1701 mouvements)). L'objectif n'est donc pas de développer les vols de nuit, mais de conserver la possibilité pour un avion basé de pouvoir atterrir notamment en cas de retard, et de ne pas avoir à se dérouter sur un autre aéroport.

ADL rappelle son souhait d'aboutir à une solution équilibrée, permettant aux habitants de voyager aisément, tout en maîtrisant les nuisances. Pour ces différentes raisons, ADL n'envisage pas la mise en œuvre d'un couvre-feu, ni le décalage du créneau des heures de nuit au-delà de 06h.