

# Rapport de la concertation continue

## Modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin

Dates de la concertation

Du 3 mars 2021 au 20 novembre 2021

Laurent DEMOLINS, garant désigné  
par la CNDP

Date de remise du rapport, le 22 novembre 2021



# Sommaire

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET .....	3
LES CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION.....	6
MISSION DU GARANT .....	8
RAPPEL DES ENSEIGNEMENTS ET DES RECOMMANDATIONS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE (GARANT) .....	9
Une question sémantique quant au titre du projet. ....	9
Un projet qui fait apparaître une diversité de points de vue. ....	9
Une absence de véritable solution alternative. ....	11
Les principales mesures prises par le maître d'ouvrage lors de la concertation préalable. ....	11
SUITES DONNÉES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE A LA CONCERTATION PRÉALABLE.....	12
Le bilan du maître d'ouvrage.....	12
Les réponses du maître d'ouvrage aux recommandations du bilan du garant. ....	13
Les évolutions apportées au projet après la concertation préalable.....	14
ORGANISATION ET MODALITÉS DE CONCERTATION .....	15
La concertation préalable.....	16
La concertation continue .....	17
Le site web "Modernisons l'aéroport" .....	18
Une pétition en ligne contre le projet.....	18
RÉSULTATS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE ET CONTINUE .....	19
Une démarche largement positive. ....	19
AVIS DU GARANT SUR LE DEROULE GLOBAL DE LA CONCERTATION .....	20
LISTE DES ANNEXES.....	22

## FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

- **MAÎTRE D'OUVRAGE :**

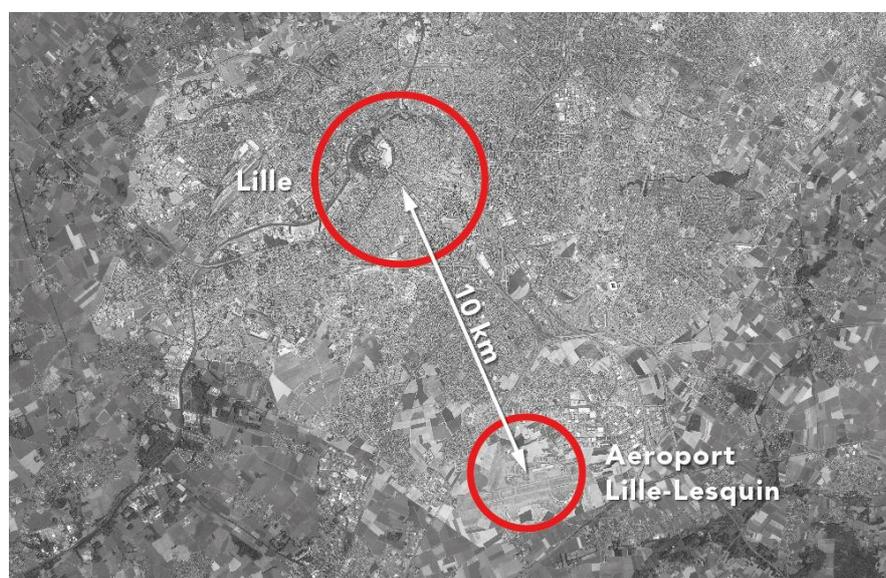
Société Aéroport de Lille SAS (Groupement Eiffage concession – Aéroport Marseille Provence), concessionnaire depuis le 1er janvier 2020 de l'aéroport de Lille sur décision du Syndicat Mixte des Aérodromes de Lille-Lesquin et de Merville (SMALIM).

- **CONTEXTE :**

Mise en service en 1996, l'aérogare de l'aéroport de Lille – Lesquin se situe à environ 10 km au Sud du centre-ville de Lille. Sa fréquentation qui est passée de 1,15 à 2 millions de passagers de 2009 à 2019, le place au dixième rang national en termes de passagers.

Dans un contexte de forte concurrence entre plateformes aéroportuaires, dimensionné pour un trafic annuel de 1,5 millions de passagers, l'aéroport est proche de la saturation, notamment en saison estivale. Soumis à des évolutions réglementaires qui concernent à la fois la sécurité et la sûreté aériennes, l'aéroport doit également évoluer pour conserver sa certification, ses autorisations à opérer et poursuivre son activité.

- **CARTE DU PROJET, PLAN DE SITUATION :**



Source Aéroport de Lille. Dossier de concertation

## ● OBJECTIFS DE LA MODERNISATION DE L'AÉROPORT :

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

1. A l'adapter aux évolutions réglementaires, en lien avec la sécurité et la sûreté aéroportuaire ;
2. A permettre de supporter les augmentations modélisées de trafic tout en améliorant la qualité de service et l'accueil des passagers.

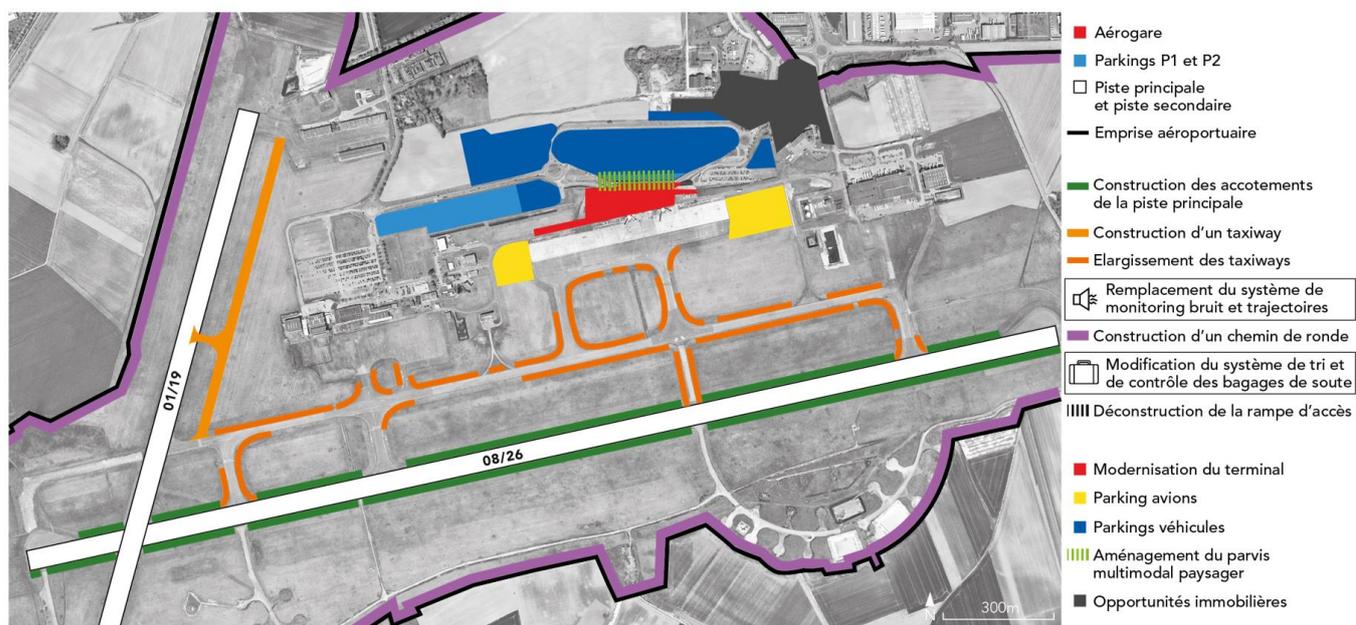
Aéroport de Lille indique ainsi que des aménagements doivent être réalisés pour permettre à l'aéroport de continuer de fonctionner en respectant les nouvelles réglementations. Ces changements réglementaires concernent aussi bien les normes de sécurité liées aux évolutions des avions en vol ou au sol (accotements, taxiways\*) que la sûreté de l'aéroport, notamment face au risque terroriste, interne (tri et contrôle des bagages de soute) et externe (protection du bâtiment et des abords). Les opérations prévues dans ce cadre constituent le scénario de référence.

Par ailleurs, selon Aéroport de Lille SAS, les prévisions de trafic produites par les cabinets Arthur D. Little et Altitude Aviation montrent, malgré l'impact de la crise sanitaire du Covid 19, que le terminal actuel arrivera à saturation à court terme et doit donc être adapté pour accueillir le nombre de passagers attendus (2,4 à 2,6 millions de passagers à l'horizon 2023). L'hypothèse de trafic retenue est de 3,9 millions en 2039, soit une augmentation annuelle moyenne du nombre de passagers inférieure à 3% et plus de deux fois inférieure à l'évolution constatée entre 2009 et 2019 (6,65%).

- **CARACTÉRISTIQUES :**

Le projet de modernisation de l'aéroport consiste à conduire les opérations suivantes :

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



Source Aéroport de Lille. Dossier de concertation

- **COÛT :**

Le coût global estimatif des investissements liés au projet de modernisation s'élève à 100,9 M € HT, somme entièrement financée par Aéroport de Lille SAS, maître d'ouvrage du projet.

- **CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE :**

Les travaux devraient débuter en 2022 pour une mise en service du projet échelonnée de 2024 à 2030

## LES CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION

- **Concertation préalable 2020 :**

- 20 mai 2020 : Saisine de la CNDP par Aéroport de Lille SAS
- 03 juin 2020 : Décision d'organiser une concertation préalable par la CNDP et désignation de M. Laurent DEMOLINS comme garant (décision n°2020/70/Aéroport de Lille-Lesquin/1)
- 12 octobre – 4 décembre 2020 : Déroulement de la concertation préalable
- 18 décembre 2020 : Publication du bilan de la concertation préalable
- 17 février 2021 : Publication du bilan de la concertation préalable du maître d'ouvrage

- **Concertation continue 2021 :**

- 03 mars 2021 : La CNDP désigne M. Laurent DEMOLINS comme garant de la concertation continue (décision n°2021/32/Aéroport de Lille-Lesquin/2)
- 03 mars 2021– 20 novembre 2021 : Déroulement de la concertation continue
- 03 novembre 2021 : Publication de l'avis 2081-87 de l'Autorité environnementale
- 22 novembre 2021 : Publication du bilan de la concertation continue

- **PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION :**

- 56 communes (cf. liste en annexe 6 bis)
- Département du Nord
- Région des Hauts de France

- **INFORMATIONS SUR LA CONCERTATION CONTINUE**

En 2021, la concertation continue a fait l'objet d'une publicité diversifiée du même type que celle de la concertation préalable (cf. annexe 10). L'annexe 11 bis établie par Aéroport de Lille en dresse les principaux éléments.

- 56 affiches déployées dans 56 communes autour de l'aéroport, information relayée sur les sites de 33 communes
- 1 kit de communication transmis à 56 communes
- 2 communiqués de presse pour annoncer les réunions publiques du 16 mars et 16 septembre
- Affiches installées au sein de l'aéroport pour annoncer les réunions de mars et septembre
- Posts sur les réseaux sociaux de l'aéroport pour annoncer les réunions de mars et septembre

- **2 ÉVÈNEMENTS PUBLICS :**

- 2 réunions publiques
  - 16 mars 2021, réunion en distanciel dédiée au bilan du maître d'ouvrage / concertation continue
  - 16 septembre 2021, réunion en présentiel dédiée aux résultats des études environnementales et aux mesures ERC / concertation continue

Par ailleurs, le 27 janvier 2021, répondant à une demande qui avait émergé durant la concertation préalable, Aéroport de Lille SAS a organisé, en sa qualité d'exploitant, une rencontre avec les riverains de l'aéroport sur le sujet des nuisances sonores. S'agissant d'une rencontre hors concertation continue relative au projet de modernisation de l'aéroport, le garant n'y a pas assisté. En revanche, l'aviation civile, acteur essentiel de la définition des trajectoires avions, était présente.

- **105 PARTICIPANTS :**

|

- 105 participants en 2021 lors de la concertation continue dont 31 en présentiel

- **70000 CONNEXIONS AU SITE INTERNET**

- 70026 visites au 20 novembre 2021
- 5375 utilisateurs entre le 1er janvier et le 26 octobre 2021
- Durée moyenne d'une session internet : 3 minutes et 7 secondes
- 494 contributions dont 345 sur le site internet
  - 142 questions posées sur le site internet
  - 192 avis déposés sur le site internet
  - 11 cahiers d'acteurs déposés sur le site internet
  - 149 contributions en réunions publiques
- 1 SMS avec vidéo au garant
- 10 mails adressés directement au garant et retransmis au maître d'ouvrage
- Nombre de documents téléchargés sur le site en 2021 :
  - Bilan du garant : 410
  - Bilan du maître d'ouvrage : 406
  - Synthèse du bilan du maître d'ouvrage : 216
  - Avis de cadrage de l'Autorité environnementale : 24
  - Motion du SIVOM Grand Sud de Lille : 158
  - Réponse d'ADL à la motion du SIVOM : 45

- **UN GARANT NEUTRE ET INDÉPENDANT** nommé par la CNDP le 3 juin 2020 (concertation préalable) et reconduit le 3 mars 2021 (concertation post concertation préalable)

## MISSION DU GARANT

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, le garant fait attention à la transparence, à la sincérité et à l'intelligibilité des informations transmises. Il veille à traiter de manière équivalente chaque argument quelle que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, le garant s'assure que :

- Les recommandations du garant et les engagements du maître d'ouvrage issus de la concertation préalable/débat public soient bien prises en compte ;
- Les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- Les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fassent l'objet d'échange.

Le garant reçoit une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet.

Aéroport de Lille SAS, composé d'Eiffage et d'Aéroport de Marseille, est le nouvel exploitant de l'Aéroport de Lille depuis le 1er janvier 2020. A ce titre, les collectivités locales lui ont confié le soin de mener à bien le projet de modernisation de l'aéroport. Si le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin n'entre pas dans les catégories de saisine obligatoire de la CNDP, Aéroport de Lille SAS a décidé de s'engager dans une concertation préalable au titre du code de l'environnement, sous l'égide d'un garant de la CNDP.

À la suite de la saisine de la CNDP le 20 mai 2020 par le maître d'ouvrage, la CNDP a désigné M. Laurent DEMOLINS comme garant de la concertation préalable. Après la publication du bilan du garant, le maître d'ouvrage a de nouveau sollicité le 10 février 2021 la CNDP pour qu'elle désigne un garant pour l'information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique. Par décision du 3 mars 2021, la CNDP a reconduit M. Laurent DEMOLINS comme garant de la concertation continue.

# RAPPEL DES ENSEIGNEMENTS ET DES RECOMMANDATIONS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE (GARANT)

## Une question sémantique quant au titre du projet

Dès le début de la concertation préalable, une question d'ordre sémantique est apparue qui concerne le titre même du projet, une partie du public considérant qu'il s'agissait davantage d'un agrandissement de l'aéroport – en raison notamment de l'augmentation annoncée du trafic et des places de parking avions - que de sa modernisation.

Le maître d'ouvrage a paru surpris par cette observation et a éprouvé des difficultés à expliquer d'emblée que modernisation ne signifiait pas accroissement. Il a justifié le terme modernisation i) du fait qu'il s'agissait de mettre l'aéroport aux normes réglementaires et d'en améliorer la sûreté et la sécurité, sa construction datant de 1996 et ii) du fait que le législateur n'évoque l'agrandissement d'un aéroport qu'à condition que le projet vise à l'allongement ou à la création d'une piste.

Du point de vue du maître d'ouvrage, les travaux ne modifiant ni l'emprise de l'aéroport ni la dimension des pistes en dehors des aménagements réglementaires prévus pour les accotements et taxiways, le titre « modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin » dévolu au projet semble adapté à la nature des travaux envisagés par le maître d'ouvrage quand bien même le nombre de places de parking pour les avions sera augmenté et le nombre de mouvements accru.

## Un projet qui fait apparaître une diversité des points de vue.

Les échanges lors des réunions publiques ou à travers le site internet et les réseaux sociaux ont mis en évidence des visions contrastées voire totalement opposées quant au projet de modernisation de l'aéroport. L'appréciation du projet et les arguments développés ont porté à la fois sur l'opportunité de la modernisation et sur les enjeux relatifs à l'environnement, la santé, le cadre de vie, les aménagements, le développement socio-économique et l'opportunité du projet. Ces thématiques ont donné lieu au développement d'arguments très variés.

Les arguments / observations concernant l'opportunité du projet ont évoqué principalement :

- La priorité de la sauvegarde de l'environnement sur le développement de l'aéroport ;
- Le défaut de cohérence entre une augmentation du trafic aérien et l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050 ;
- L'accroissement de la pollution de l'atmosphère ;
- La stabilisation du nombre de mouvements et des rejets des gaz à effet de serre ;
- La lutte contre les causes du réchauffement climatique ;
- La proximité des aéroports de Charleroi, Zaventem, Beauvais et des aéroports parisiens ;
- La crise sanitaire, économique et environnementale ;
- La mise aux normes réglementaires de l'aéroport sans toutefois augmenter le trafic aérien ;
- Le besoin de favoriser certaines destinations intra-européennes ou vers l'Afrique du Nord ;
- Le rayonnement de Lille au même titre que d'autres grandes métropoles ;
- Une justification économique sujette à débat du fait des nouveaux comportements liés à la pandémie ;

- L'attractivité de la région lilloise au plan économique et dans le domaine touristique ;
- La création d'emplois et l'opportunité de nouvelles embauches ;
- Le gain de temps pour se déplacer ;
- L'engorgement de la circulation et les nuisances sonores ;
- L'obligation de service public de l'aéroport ;
- L'augmentation du nombre de mouvements d'avions commerciaux ;
- Le ralentissement temporaire du trafic aérien du fait de la crise sanitaire de 2020 ;
- L'évolution post crise sanitaire du transport aérien.

Les arguments / observations concernant la desserte de l'aéroport ont évoqué principalement :

- La saturation actuelle des accès à l'aéroport ;
- L'absolue nécessité de prévoir des transports en commun ;
- L'engorgement de l'autoroute A1 ;
- L'aménagement des accès routiers à la périphérie de l'aéroport et autour de Fretin ;
- Le prolongement de la ligne de métro de Villeneuve d'Ascq ;
- La création d'une ligne de Tram ;
- La contradiction entre l'engorgement de la circulation et la création de navettes supplémentaires ;
- Les accès en vélo à l'aéroport ;
- Le rétablissement de la « dépose minute ».

Les arguments / observations concernant les impacts potentiels sur l'environnement humain ont évoqué principalement :

- La réduction des vols à caractère professionnel et la nécessité de réduire la pollution ;
- Le contexte d'urgence climatique et l'augmentation de la pollution liée au transport aérien ;
- L'inadaptation du projet à la réduction des gaz à effet de serre ;
- Les nuisances sonores diurnes et nocturnes, leur impact sur la santé et sur le sommeil ;
- La qualité de vie et le bien-être des riverains ;
- Les vols de nuit et la pollution sonore ;
- Les trajectoires des avions au-dessus de zones habitées ;
- La situation enclavée de l'aéroport ;
- Les conséquences sur la valeur de biens immobiliers du fait des nuisances de l'aéroport.

Les arguments / observations concernant les impacts potentiels sur l'environnement naturel ont évoqué principalement :

- La décarbonisation qui doit constituer la ligne de conduite de notre mode de vie ;
- La proximité de Lille avec les grands aéroports de Bruxelles, Charleroi et Paris ;
- Le poids de l'aviation dans les GES qui reste très relatif par rapport à d'autres sources d'émission de GES ;
- Le décalage entre les conséquences du projet et l'urgence climatique ;
- La modernisation de l'aéroport qui devrait être synonyme de sa déconstruction ;
- L'intérêt de préférer le ferroviaire à l'aérien ;
- Une modernisation qui conduit à un accroissement du trafic aérien est contraire à la convention citoyenne pour le climat ;
- Le projet est constitutif d'un déni climatique et va favoriser le transport aérien ;
- Le projet est synonyme de consommation foncière ;
- Le projet participe à l'augmentation des gaz à effet de serre ;

- L'utilité réelle du projet n'est pas avérée ;
- Le projet traduit un défaut de cohérence entre les discours politiques, les enjeux climatiques et les actions menées ;
- Le refus de tout projet susceptible de permettre l'accroissement du trafic aérien ;
- Les nuisances sonores et environnementales vont croître ;
- Les impacts sur la ressource en eau et sur la circulation routière ;
- L'intérêt de ne privilégier l'avion que pour les très longues distances compte tenu des émissions de gaz à effet de serre en gr./ passager / km ;
- Un développement exponentiel du trafic aérien tiré par des prix artificiellement bas.

## Une absence de véritables solutions alternatives

Les solutions alternatives au projet n'ont pas donné lieu à un réel débat compte tenu des objectifs du projet :

1. Adapter l'aéroport aux évolutions réglementaires ;
2. Répondre aux augmentations prévisibles du trafic et proposer des destinations adaptées aux besoins des habitants de la région et de la métropole ;
3. Améliorer les conditions d'accueil des passagers pour accompagner le développement de la région.

Sur cette base, au risque que l'exploitation de la plateforme ne soit plus autorisée après le 31 décembre 2025, l'adaptation de l'aéroport aux nouvelles normes réglementaires est apparue comme impérative pour le maître d'ouvrage.

L'alternative conduisant à la non-augmentation du trafic aérien a été considérée comme non réaliste par le maître d'ouvrage du fait du contrat de délégation de service public attachée à l'aéroport et de la future reprise, selon lui, du transport aérien. Le Président du SMALIM a toutefois souligné que ni la Région ni le concessionnaire ne versaient de subventions aux compagnies aériennes pour favoriser leur installation ou leur développement à Lille-Lesquin contrairement à ce qui est pratiqué sur d'autres aéroports français ou belges.

Le ralentissement du trafic aérien et les interrogations qui pèsent sur les conditions de sa reprise pourraient conduire le maître d'ouvrage à adapter le calendrier des travaux, exception faite des travaux liés à l'adaptation aux normes réglementaires.

## Les principales mesures prises par le maître d'ouvrage lors de la concertation préalable

Le maître d'ouvrage a pris plusieurs mesures au cours de la concertation, parmi lesquelles :

- L'évolution et l'actualisation constante du site internet de la concertation ;
- L'envoi aux collectivités territoriales des questions posées par le public avant la réunion sur la mobilité ;
- Le recours à des experts pour répondre aux questions (trajectoires, nuisances sonores, mobilité) ;
- L'annonce par le Président du SMALIM du refus fait à un transporteur de fret de lui accorder des créneaux pour des mouvements nocturnes ;
- L'annonce du montant précis des redevances d'atterrissage (B 737 et A 320).

Le maître d'ouvrage a pris, pour l'avenir, plusieurs décisions, parmi lesquelles :

- L'organisation en janvier 2021 d'une réunion dédiée avec les habitants de certains quartiers particulièrement exposés au bruit ;
- L'envoi au Préfet du Nord et à l'Aviation civile d'un recueil détaillé de toutes les expressions liées aux nuisances sonores et exprimées pendant la concertation préalable et lors de la réunion prévue en janvier 2021 (cf. supra) ;
- L'envoi au Préfet du Nord des études acoustiques menées dans le cadre du projet ;
- La non-augmentation d'ici 2039 du nombre de vols de nuit des avions commerciaux (1701 mouvements annuels entre 22h et 6h en 2019) ;
- L'organisation en présentiel d'une réunion au 1er trimestre 2021 pour présenter le bilan tiré de la concertation par Aéroport de Lille.

Sur la base de propositions qui lui ont été adressées, le maître d'ouvrage a noté :

- La réalisation d'une salle de change ou « handiroom » pour les personnes à mobilité réduite ;
- La réduction du nombre de panneaux publicitaires dans l'aérogare ;
- L'implantation en plateforme ou silo sur des surfaces déjà imperméabilisées du parking initialement prévu P7, soit une réduction de 6 ha d'artificialisation, complétée par une étude d'optimisation des places à construire.

## SUITES DONNÉES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE À LA CONCERTATION PRÉALABLE

### Le bilan du maître d'ouvrage

[Aéroport de Lille SAS a publié le 17 février 2021 son bilan de la concertation.](#) Compte tenu des échanges durant la concertation préalable et des recommandations du garant dans son rapport publié le 18 décembre 2020, le Conseil d'administration d'Aéroport de Lille SAS, réuni le 26 janvier 2021, a décidé de poursuivre le projet de modernisation de l'aéroport de Lille, et de lui apporter plusieurs évolutions, en tenant compte des avis exprimés lors de la concertation.

Les engagements du maître d'ouvrage à l'issue de la concertation s'articulent autour de deux axes :

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

La publication du bilan du maître d'ouvrage et de ses engagements a donné lieu à une couverture de presse dont les principaux éléments sont précisés en annexe 13 (source Aéroport de Lille).

## Les réponses d'Aéroport de Lille SAS aux recommandations du bilan du garant

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

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

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

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

*Aéroport de Lille SAS s'engage à solliciter les services de la navigation aérienne (SNA) en 2021 pour étudier cette possibilité.*

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

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

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

*Aéroport de Lille SAS a organisé une réunion avec les riverains le 27 janvier 2021 : elle a rassemblé 46 participants, représentants associatifs, élus, et habitants des communes riveraines de l'aéroport. Aéroport de Lille SAS a apporté toutes les réponses qui relevaient de son champ de compétence et a adressé le compte-rendu de la réunion aux autorités compétentes (Aviation civile et Préfet). De plus, plusieurs actions sont déjà mises en œuvre par Aéroport de Lille SAS auprès des riverains : un guichet unique de traitement des signalements, des campagnes de mesure de bruit et des bulletins d'informations environnementales à destination des communes. Le système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires est modernisé dès 2022 : à cette occasion, l'emplacement des stations de mesure de bruit sera réétudié en lien avec les communes riveraines et le SIVOM, et un portail internet permettant la visualisation des trajectoires et des niveaux de bruit sera mis en place pour le public.*

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

*Aéroport de Lille SAS s'engage à transmettre au Préfet son bilan de la concertation et le compte-rendu de la réunion du 27 janvier 2021 avec les riverains. Par ailleurs, Aéroport de Lille SAS indique que depuis plusieurs années, il présente un bilan des signalements des riverains en Commission consultative de l'environnement (CCE).*

4. Maintenir pour le public la possibilité de poser de nouvelles questions sur le site propre de l'aéroport Le site internet du projet ouvert pendant la concertation est maintenu ainsi que l'adresse mail de contact : [www.modernisons-aeroportdelille.fr/](http://www.modernisons-aeroportdelille.fr/) et [contact@modernisons-aeroportdelille.fr](mailto:contact@modernisons-aeroportdelille.fr)

5. Garantir jusqu'à l'enquête publique, via le site internet [modernisons-aeroport-delille.fr](http://modernisons-aeroport-delille.fr) l'accès au déroulé de la concertation préalable et notamment aux questions, avis, cahiers d'acteurs déposés entre le 12 octobre et le 4 décembre 2020

*Aéroport de Lille SAS indique que toutes les informations sur la concertation préalable (documents du maître d'ouvrage, questions et réponses) restent accessibles sur le site du projet.*

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

*Aéroport de Lille SAS s'engage à publier régulièrement sur le site du projet les informations sur le projet. Assurer des rencontres en nombre suffisant avec les élus des collectivités territoriales concernées par le projet pour les tenir précisément informés de son avancée et des travaux en cours ou à venir. Des rencontres régulières avec les élus du territoire sont organisées par Aéroport de Lille SAS. De plus, en direction du grand public, deux réunions publiques sont prévues au 1er semestre 2021, pour présenter l'une le présent bilan et l'autre le dossier de demande d'autorisation environnementale.*

## **Les évolutions du projet apportées par le maître d'ouvrage après la concertation préalable**

Outre les réponses mentionnées supra, **Aéroport de Lille SAS**, dans son bilan de la concertation préalable du 17 février 2021, s'est engagé à :

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

2. Préciser le projet de l'aérogare à partir des propositions émises en concertation :

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

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

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

5. Poursuivre les actions prévues consistant à améliorer la desserte en transport en commun et éviter la saturation des axes routiers ;

6. Organiser une rencontre avec les riverains pour recueillir leur ressenti et leurs difficultés en matière de nuisances sonores ;

7. Mettre en place des mesures pour réduire les nuisances sonores. Aéroport de Lille SAS a instauré au 1er janvier 2021 une modulation acoustique de la redevance atterrissage pour inciter les compagnies à renouveler leurs flottes et a sollicité en 2021 :

- i) un bureau d'étude indépendant pour examiner les avantages et inconvénients d'étendre certains taxiways jusqu'au seuil des pistes,

- ii) les services de la navigation aérienne (SNA) pour étudier la possibilité de descentes à partir de paliers à 3000 pieds.

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

9. Questionner la préfecture sur l'opportunité d'une révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) ;

10. Participer aux études d'optimisations des trajectoires ;

11. Ne pas augmenter le nombre de vols de nuit d'ici 2039 et mettre en place une politique tarifaire incitative au 1er Janvier 2021 avec un tarif 60% plus élevé pour les avions atterrissant entre 22 h et 6 h ;

12. Limiter les impacts sur les espèces et les milieux ;

13. Développer le recours à l'énergie photovoltaïque ;

14. Privilégier des bâtiments écologiques ;

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

## ORGANISATION ET MODALITÉS DE CONCERTATION

Les deux phases de la concertation (concertation préalable 2020 et concertation continue en 2021) ont été marquées par la crise sanitaire liée au Covid 19. Elles ont conduit le maître d'ouvrage à réorganiser la tenue des réunions publiques pour partie en présentiel pour partie en distanciel.

Début octobre 2020, les contraintes liées à la crise sanitaire ont conduit le maître d'ouvrage à légitimement s'interroger sur le maintien ou non des réunions publiques et le nombre de participants pouvant y être accueillis. La décision de maintenir ces réunions ayant été prise en accord avec la Préfecture, il a décidé de filmer les réunions afin de permettre à un public distanciel d'y assister via le site web du projet de modernisation de l'aéroport.

Le confinement décrété à partir de fin octobre 2020 a conduit le maître d'ouvrage, en accord avec le garant, à tenir les réunions publiques non plus en présentiel mais seulement en distanciel (visio-conférence) via « zoom ».

Cinq réunions publiques ont eu lieu pendant la concertation préalable (2020), deux pendant la concertation continue (2021). Ces réunions ont fait l'objet de comptes-rendus accessibles au public via leur mise en ligne sur le site de l'aéroport.

Le public a largement répondu présent aux réunions publiques en présentiel ou en distanciel ainsi qu'aux échanges via le site internet. Le maître d'ouvrage a répondu aux 142 questions posées et a apporté des éléments de réponse de plus en plus précis au fil des réunions compte tenu notamment de la persistance de certains thèmes manifestement au cœur des préoccupations du public (cf. annexe 7, synthèse des réunions publiques).

Les sept réunions publiques et les 2 Live Chat organisés entre le 12 octobre 2020 et le 16 septembre 2021 ont clairement mis en évidence les thématiques prioritaires qui intéressaient le public et qui ont été reprises à chaque réunion. Ce sont :

- 1 L'impact du bruit ;
- 2 La compatibilité entre le trafic aérien et les objectifs climatiques ;
- 3 L'accessibilité à l'aéroport.

Par ailleurs, une réunion a été organisée par l'aéroport avec les riverains le 27 janvier 2021 tandis que la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aéroport de Lille-Lesquin présidée par le Préfet de région s'est tenue le 14 avril 2021. Une synthèse de cette réunion (cf. annexe 12) a été publiée sur le site web de l'aéroport le 14 septembre 2021 dans l'attente du compte-rendu de la CCE qui ne sera publié qu'après avoir été approuvé par ses membres lors de la prochaine réunion de la CCE fin 2021.

### La concertation préalable

Concernant la concertation préalable, les six semaines qui lui ont été consacrées sont apparues suffisantes pour permettre aux enjeux essentiels d'être discutés. Lors de ces réunions publiques mais également lors d'échanges hors réunions, le garant a appelé l'attention du maître d'ouvrage sur son obligation de répondre précisément aux interrogations du public.

Le maître d'ouvrage a porté une attention soutenue aux « recommandations /prescriptions » du garant. Il a demandé à la Préfecture de région, à la Région et à la MEL d'être représentées<sup>1</sup> à un niveau de nature à permettre au public d'avoir des réponses aux questions relevant de leurs champs de compétence respectifs et dépassant celui du maître d'ouvrage. Son souci de transparence et de sincérité l'a conduit à apporter des réponses plus précises aux questions posées, à faire évoluer son site internet et a également faire des propositions nouvelles en termes de modalités de concertation (réunion en présentiel en fin de concertation, réunion avec les victimes de nuisances sonores).



Source Aéroport de Lille. Réunion du 12 octobre 2020

Le maître d'ouvrage a également pris des dispositions pour que des représentants de l'Etat (Préfecture) et des administrations ou collectivités territoriales concernées (Région, MEL) soient en mesure d'apporter des réponses sur des sujets ne relevant pas exclusivement ou directement de sa responsabilité.

---

<sup>1</sup> Lors de la réunions de lancement, lors de celle dédiée à la desserte de l'aéroport et lors de la réunion de clôture.

## La concertation continue

Concernant la concertation continue, celle-ci a été conduite dans le même esprit d'ouverture que précédemment. Les deux réunions publiques organisées en mars et septembre 2021 ont permis d'approfondir les thèmes abordés lors de la concertation préalable et de répondre plus précisément à une partie des attentes d'information du public. La participation aux réunions publiques des 16 mars et 16 septembre a été soutenue (74 participants en distanciel et 31 participants en présentiel), les questions ou interventions multiples (6 questions le 16 mars, 33 questions le 16 septembre). Le maître d'ouvrage a pu préciser son projet et répondre pour partie au moins à certaines des interrogations formulées par le public lors de la concertation préalable manifestant ainsi sa volonté de prendre en considération les demandes exprimées dès lors qu'elles ne venaient pas s'opposer radicalement à la modernisation de l'aéroport.

Lors de la réunion publique du 16 septembre 2021 dédiée à la présentation des études environnementales, les nuisances sonores liées aux aéronefs ont continué d'apparaître comme le sujet de préoccupation majeur des riverains survolés par les avions en phase de décollage ou d'atterrissage. Ces derniers qui font état d'un risque sanitaire pour la population du fait des nuisances sonores attendent des réponses claires à une série de questions :

- Le créneau des heures de nuit peut-il être allongé jusqu'à 7h du matin au lieu de 6h ?
- Peut-il y avoir un aménagement particulier des horaires de nuit le samedi et le dimanche matin pour que les riverains soient moins gênés par les nuisances sonores le week-end ?
- Comment faire pour que les aéronefs volent plus haut au-dessus des habitations au décollage et à l'atterrissage ?
- Comment garantir le public que les avions ne volent pas dans certains cas au-dessous des minima autorisés ou prévus ?

Si le maître d'ouvrage a veillé à partager en séance les résultats des études environnementales, il n'a pas souhaité donner une suite favorable à une partie du public qui demandait le 16 septembre d'avoir accès aux études proprement dites considérant que ces études devaient être rendues public, conformément au cadre légal, après réception de l'avis de l'autorité environnementale. Aéroport de Lille s'est engagé à publier le dossier complet de ces études dès la signature de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique soit 2 à 3 semaines avant l'enquête publique elle-même.

Par ailleurs, en dehors de la concertation continue relative au projet de modernisation, la réunion avec les riverains de l'aéroport organisée en janvier 2021 et la réunion de la Commission consultative de l'aéroport présidée par le Préfet ont de nouveau mis en évidence l'attention à porter aux nuisances sonores. A ce titre, un groupe de travail « trajectoire départ Est » animé par la DGAC a été mis en place après la CCE et s'est réuni les 10 mai, 31 mai et 2 juillet 2021. On peut toutefois regretter - du point de vue de l'information du public - que la CCE du 14 avril 2021 n'ait donné lieu qu'à une synthèse (cf. annexe 11) établie et mise en ligne par l'aéroport en octobre 2021 à la demande du garant et non à la publication du compte-rendu de la CCE, la préfecture souhaitant avant toute publication, selon Aéroport de Lille SAS, attendre l'approbation dudit compte-rendu par les membres de la CCE fin 2021.

## Le site web « Modernisons l'aéroport »

D'une manière générale, le site [modernisons-aeroportdelille.fr](https://www.modernisons-aeroportdelille.fr) a été suivi avec attention tant par le public (345 contributions / 142 questions, 192 avis et 11 cahiers d'acteurs le 4 décembre 2020) que par le maître d'ouvrage qui s'est attaché lors de la concertation préalable à y faire figurer toutes les données nécessaires à une bonne information et participation, qu'il s'agisse de la présentation du projet, des comptes-rendus de réunion, des réponses apportées et du calendrier de la concertation préalable.

Aéroport de Lille SAS a veillé à prendre en considération les demandes du garant pour que le maître d'ouvrage renforce la transparence et la crédibilité de son discours et pour qu'il accroisse la sincérité de certaines réponses en y apportant parfois davantage de précisions. Le maître d'ouvrage, tout au long de la concertation préalable, a fait preuve de réactivité pour garantir via son site une information du public conforme aux principes de la concertation portées par la CNDP. Il n'a pas hésité à réaménager son site pour le rendre plus accessible au public et notamment dans sa partie « Nos réponses à vos questions » <https://www.modernisons-aeroportdelille.fr/nos-reponses-a-vos-questions/> qui indiquait le 3 décembre « *A ce jour, nous avons reçu 121 questions, et avons répondu à 83 de ces questions* ». Les requêtes du garant ont concerné plus particulièrement :

- La précision à apporter à quelques réponses aux questions posées ;
- Les échéances de certaines des mesures envisagées ;
- La numérotation des questions réponses présentées par Aéroport de Lille dans "Nos réponses à vos questions" ainsi que des contributions figurant dans "Les contributions" ;
- Le regroupement par thème des questions posées.

Une rubrique « [La poursuite du dialogue jusqu'à l'enquête publique](#) » a été ajoutée pour la concertation continue. Dix-huit [actualités](#) sur le projet et la concertation ont été publiées en 2021.

La mise à jour du site aurait parfois mérité une attention plus soutenue lors de la concertation continue pour actualiser au mieux le calendrier du projet.

Par ailleurs, sur le sujet des nuisances sonores traitées en sa qualité d'exploitant, Aéroport de Lille SAS n'a pas pu publier le compte-rendu de la réunion de la CCE d'avril 2021, compte-rendu à la charge des services de l'Etat et qui, selon la pratique habituelle de l'instance, doit être approuvé par les membres lors de la séance suivante avant d'être rendu public. Quoique ce sujet dépasse le cadre du projet de modernisation et les seules compétences d'Aéroport de Lille, une transparence idéalement comprise aurait dû conduire à une publication du compte-rendu de la CCE d'avril 2021 dans des délais raisonnables.

## Une pétition « en ligne » contre le projet

Parallèlement à la concertation préalable, à compter du 13 octobre 2020, une pétition soutenue par Greenpeace a été mise en ligne par Alternatiba Lille contre le projet :

<https://agir.greenvoice.fr/petitions/non-a-l-agrandissement-de-l-aeroport-de-lille-lesquin-une-bombe-climatique-et-sanitaire>. Cette pétition a réuni 36 signatures le 13 octobre 2020, 125 signatures le 23 octobre, 505 le 12 novembre, 736 le 26 novembre, 1008 le 3 décembre 2020, 4363 le 27 octobre 2021, 4499 le 19 novembre 2021. Elle invite les internautes à se mobiliser contre le projet et à rejoindre la plateforme : <https://www.facebook.com/Non-%C3%A0-lagrandissement-de-la%C3%A9roport-de-Lille-Lesquin-101337748419426>

# RÉSULTATS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE ET CONTINUE

## Une démarche très largement positive.

D'une manière générale, la concertation préalable et la concertation continue ont fait l'objet d'une attention toute particulière d'Aéroport de Lille SAS qui s'est attaché à respecter la lettre et l'esprit des principes de participation du public portés par la CNDP. Force est de constater que le maître d'ouvrage s'est montré attentif aux préconisations du garant de la concertation désigné par la CNDP.

Tout au long de ce process, Aéroport de Lille a répondu directement aux interrogations du public, s'est engagé à suivre les recommandations du garant et a fait évoluer son projet (cf. les 16 engagements particuliers du maître d'ouvrage figurant dans son bilan du 17 février 2021) pour tenir compte de certaines des contributions du public. Les propositions du public compatibles avec le développement de l'aéroport ou concernant l'environnement ont fait l'objet d'une véritable attention d'Aéroport de Lille SAS.

Les demandes visant à une fermeture de l'aéroport, à la réduction du nombre de mouvements aériens ou à l'instauration d'un couvre-feu nocturne n'ont pas été retenues. Aéroport de Lille SAS a ainsi indiqué i) que la fermeture de l'aéroport était contraire à la délégation du service public confiée au SMALIM, ii) que l'augmentation du nombre de mouvements d'avion répondait à une demande des habitants de Lille et de sa région et non à un développement de l'aéroport via des subventions publiques, iii) que l'établissement d'un couvre-feu était incompatible avec le maintien en fonctionnement de l'aéroport pour cause de concurrence des autres plateformes situées autour de Lille, en France ou en Belgique..

Quelques aspects relatifs à l'information du public auraient gagné à être améliorés, qu'il s'agisse de la participation de la MEL pour le moins discrète et peu visible, des délais de validation du compte-rendu par la préfecture de la réunion de la CCE du 14 avril 2021, de la non-satisfaction de la demande du public d'accéder, avant la publication de l'avis de l'Autorité environnementale, aux études environnementales présentées en réunion publique le 21 septembre 2021. Concernant ce dernier point, le maître d'ouvrage a indiqué qu'il s'engageait à publier ces études avant l'ouverture de l'enquête publique mais que pour éviter tout risque de confusion, il ne le ferait qu'une fois ces études finalisées après les éventuelles modifications induites par l'avis de l'Ae.

Enfin, le garant regrette que les services de l'Etat n'aient pas publié le compte-rendu de la réunion de la CCE d'avril 2021 plus rapidement quand bien même l'organisation de cette réunion ne relevait pas d'Aéroport de Lille SAS.

Certains des engagements pris par l'aéroport au cours de la concertation ne figuraient pas dans le dossier de présentation du projet et témoignent de l'attention portée par l'aéroport aux demandes du public. Parmi les points les plus saillants figurent la non-augmentation du nombre de vols de nuit, l'attention portée aux riverains survolés par les aéronefs en phase de décollage ou d'atterrissage, la décision de conduire des études nouvelles concernant les trajectoires, la construction éventuelle de nouveaux taxiways, la révision de l'emplacement des appareils de mesure du bruit, la suspension conditionnée du projet immobilier, les changements concernant le parking P7. L'engagement des services de l'Etat pour répondre aux questions de mobilité posées par le public mérite d'être également souligné.

Malgré le volontarisme des représentants de la DGAC, la concertation a cependant mis en évidence le faible degré de confiance porté à la CCE par les riverains de l'aéroport. Faute d'être selon eux bien entendus dans cet aréopage, les réunions publiques organisées par l'aéroport leur sont apparues comme un nouveau moyen de faire écho à leurs préoccupations et à leurs demandes. La forte attente des riverains en matière de réduction des nuisances sonores qui s'est manifestée tout au long de la concertation, aurait pu conduire le maître d'ouvrage à organiser fin 2021 une seconde réunion publique dédiée à ces questions et à l'avancement de ce dossier. Aéroport de Lille SAS a indiqué souhaiter éviter autant que possible la confusion dans les compétences exercées par chaque acteur et n'a pas souhaité retenir cette proposition du garant, considérant qu'il était préférable d'organiser des réunions de travail spécifiques pour les riverains de chaque zone concernée par les nuisances sonores.

De fait, comme annoncé en réunion publique le 16 septembre 2021, la DGAC a lancé un travail avec les riverains sur la base des conclusions de la CCE du mois d'avril 2021.

En octobre 2021, Aéroport de Lille SAS précise qu'en ce qui concerne « *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 a été réalisée entre le 3 août et le 03 octobre 2021 afin de mesurer de manière simultanée les niveaux de bruit dans les quartiers de Fretin et Péronne concernés. La 4ème réunion du GT qui s'est tenue le 13 octobre 2021, a été l'occasion de présenter les résultats de cette campagne. La prochaine réunion du GT est prévue le 23 novembre 2021. 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* ».

Au final, il apparaît que la concertation préalable et la concertation post concertation auront à la fois i) mis en évidence les fortes attentes des habitants les plus touchés par les nuisances sonores, ii) contribué à largement sensibiliser les pouvoirs publics locaux sur la nécessité de mieux prendre en compte ces préoccupations, iii) permis au public d'avoir un meilleur accès aux données de la DGAC du fait de son action à la CCE - relayée par l'aéroport de Lille - et à l'occasion des réunions publiques.

L'une des propositions majeures portées par certains riverains qui souhaitaient l'instauration d'un couvre-feu des vols de nuit n'a pas été retenue par le maître d'ouvrage. Aéroport de Lille a ainsi souligné, en sa qualité d'exploitant, la nécessité - pour la gestion des flux et pour des raisons de concurrence économique - de garder ouverte la possibilité de mouvements de nuit et a également précisé que le couvre-feu ne figure pas dans le contrat liant Aéroport de Lille et le SMALIM. Aéroport de Lille qui s'est engagé à ce que le nombre de mouvements la nuit n'augmente pas par rapport à 2019, rappelle que la décision d'instaurer un couvre-feu relève de l'Etat et que s'agissant d'une restriction d'exploitation, la mise en place d'un couvre-feu doit faire l'objet d'un arrêté ministériel après la réalisation d'une étude appelée étude d'approche équilibrée.

## AVIS SUR LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

La concertation et les réunions publiques organisées par Aéroport de Lille SAS ont atteint les objectifs d'information et de participation du public préconisées par la CNDP. La qualité du site internet et la précision des comptes-rendus de réunion y figurant ont permis d'avoir un accès aisé et bien documenté à l'information.

L'ensemble de la concertation s'est déroulé de manière apaisée et dans un parfait climat de respect mutuel. Malgré les contraintes liées à la crise du Covid 19, le maître d'ouvrage a veillé à satisfaire les principes de transparence et de sincérité de la CNDP, principes qu'il a parfaitement intégrés. Si du fait de la pandémie seules les réunions du 12 octobre 2020 et du 16 septembre 2021 ont pu se tenir en présentiel, le garant considère que les cinq autres réunions tenues en distanciel ont permis au maître d'ouvrage de bien apprécier les attentes et les demandes du public, d'une part, de clairement exprimer ses choix et décisions, d'autre part.

Un débat s'est ouvert dès le début de la concertation au sujet de l'intitulé de celle-ci. La dénomination « Modernisation de l'aéroport » a fait débat pour une partie du public qui a considéré qu'il s'agissait non pas d'une modernisation mais bien d'un agrandissement de l'aéroport dès lors que la capacité d'accueil des passagers allait croître et que le nombre de places de stationnement des avions serait augmenté. Pour sa part, le maître d'ouvrage a considéré qu'il ne s'agissait pas d'un agrandissement dès lors qu'il n'y avait pas de création de pistes nouvelles, que les deux pistes existantes ne seraient pas allongées et que les travaux envisagés restaient dans le périmètre de l'aéroport. D'un point de vue purement réglementaire, la réponse du maître d'ouvrage s'est avérée conforme au code de l'environnement.

La réponse du maître ouvrage à la partie du public qui souhaitait que l'activité de l'aéroport soit réduite afin « *de limiter l'effet de serre et de respecter la lettre et l'esprit de la COB 21* », n'a pas souffert d'ambiguïté. Le Président du SMALIM a ainsi rappelé qu'aucun financement public ne contribuait au développement de l'aéroport, lequel répondait à une attente des citoyens de la région et s'inscrivait dans le cadre de la délégation de service public qui lui était dévolue.

Le sujet des nuisances sonores a été évoqué lors de chacune des réunions publiques, soulignant ainsi la forte attente de tout ou partie des participants qui ont considéré qu'il s'agissait d'un véritable problème de santé publique qui n'était pas résolu à ce stade.

Tout au long de la concertation, Aéroport de Lille ne s'est jamais départi de ses responsabilités, a fait preuve de volontarisme et s'est montré particulièrement ouvert aux propositions du public, en acceptant plusieurs d'entre-elles et en rejetant celles qui fragiliseraient ou mettraient en péril le développement économique de l'aéroport.

En approfondissant les premières réponses qu'il avait pu apporter à certaines des questions du public, en prenant bien conscience de l'esprit général qui devait présider à la concertation, Aéroport de Lille SAS a clairement mis en évidence sa volonté de « jouer le jeu de la concertation » et a atteint les objectifs attendus par la CNDP.

À Versailles, le 20 novembre 2021



Laurent DEMOLINS, garant de la CNDP

## Liste des ANNEXES

Annexe 1	Définition des signes utilisés
Annexe 2	Saisine de la CNDP en date du 20 mai 2020
Annexe 3	Désignation du garant. Décision du 3 juin 2020
Annexe 3 bis	Désignation du garant. Décision du 3 mars 2021
Annexe 4	Avis de concertation préalable. 17 septembre 2020
Annexe 5	Dépliant concertation. 23 septembre 2020
Annexe 6	Affiche concertation préalable. 23 septembre 2020
Annexe 6 bis	Périmètre de la concertation. Liste des 56 communes
Annexe 7	Récapitulatif AdL des questions de desserte au 12 nov. 2020
Annexe 8	HandiRoom. Question du public
Annexe 9	Résumé des réunions publiques
Annexe 10	Publicité de la concertation préalable par voie de presse. Source Aéroport de Lille
Annexe 10 bis	Publicité de la concertation continue par voie de presse. Source Aéroport de Lille
Annexe 11	Synthèse de la CCE du 14 avril 2021 (source aéroport de Lille)
Annexe 12	Articles de presse concertation continue (source aéroport)

