

Projet de modernisation **Aéroport Lille-Lesquin**



Poursuite de l'information et du
dialogue

BILAN DU MAÎTRE D'OUVRAGE

10 décembre 2021



Sommaire

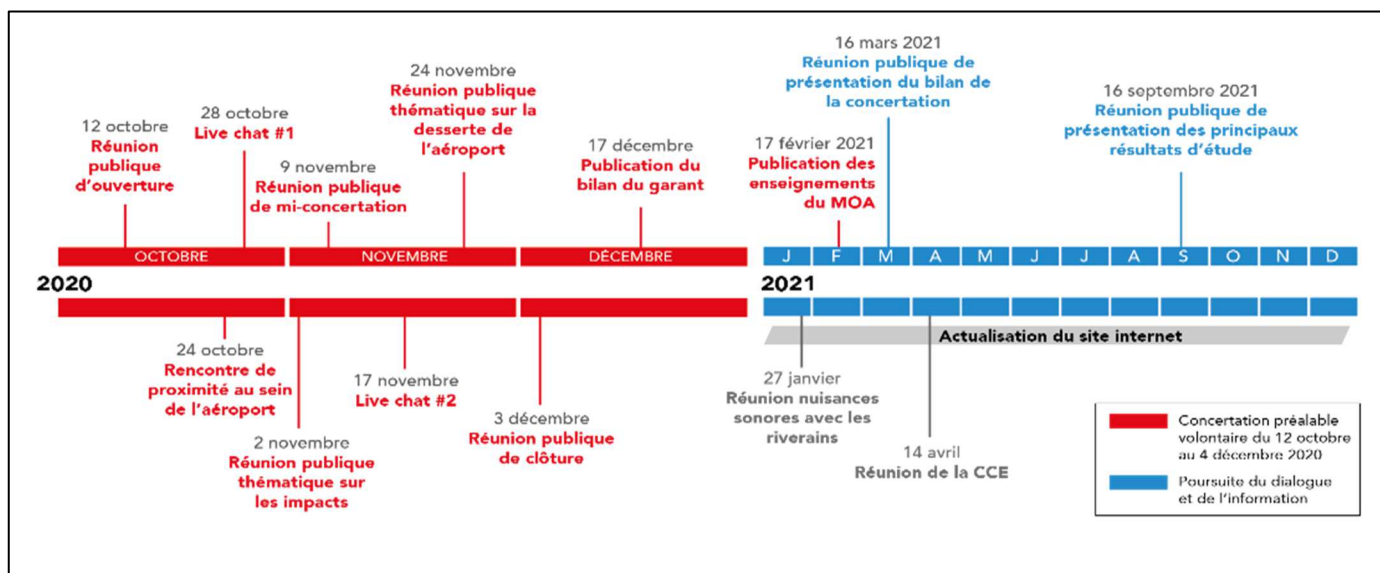
Préambule	3
PREMIERE PARTIE : DEROULEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION	4
Les outils d’annonce et d’information	4
Les modalités de dialogue	5
SECONDE PARTIE : SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS.....	6
L’opportunité et les objectifs du projet.....	6
La mise en œuvre du projet (gouvernance, calendrier, financement et modalités de dialogue).....	6
Les nuisances sonores	7
Les autres impacts potentiels du projet.....	10
La desserte de l’aéroport	12
LES ENSEIGNEMENTS DE LA POURSUITE DU DIALOGUE ET DE L’INFORMATION	13

Préambule

Le projet de modernisation de l'aéroport de Lille a fait l'objet d'une concertation préalable du 12 octobre au 4 décembre 2020 organisée volontairement par Aéroport de Lille SAS (ADL), maître d'ouvrage, sous l'égide de Laurent DEMOLINS, garant désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP) à la demande d'ADL. La volonté d'ADL, maître d'ouvrage, était de discuter, le plus en amont possible et avec l'ensemble des publics concernés, des objectifs du projet, de ses principales caractéristiques et de ses effets pour le territoire et ses habitants.

Suite à cette phase de concertation préalable, et conformément à ses engagements, Aéroport de Lille a poursuivi l'information et le dialogue durant toute l'année 2021, jusqu'à l'enquête publique, et a sollicité la CNDP pour que Laurent DEMOLINS poursuive sa mission de garant.

Le présent document constitue le bilan de la poursuite du dialogue et de l'information. Il est dressé par le maître d'ouvrage et tient compte de celui établi par le garant. Il synthétise les différentes contributions du public.



PREMIERE PARTIE : DEROULEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION

Les outils d'annonce et d'information

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

- **Un kit de communication** a été transmis aux 56 communes du périmètre le 1^{er} septembre.
- **Deux communiqués de presse** ont été transmis aux médias locaux pour annoncer les réunions du 16 mars et du 16 septembre 2021. Cela a donné lieu à la parution de 8 articles de presse durant la phase de post-concertation.
- **Des affiches** installées au sein de l'aéroport ont permis d'annoncer les réunions du 16 mars et du 16 septembre 2021.
- **Des publications sur les réseaux sociaux** de l'aéroport pour annoncer les réunions du 16 mars et du 16 septembre.



Le site internet du projet

Le site internet www.modernisons-aeroportde-lille.fr a été mis en ligne dès le 24 septembre 2020, dans le cadre de la concertation préalable. Ce site internet dédié rassemble l'ensemble des informations utiles à la bonne compréhension du projet par le public et permettait, durant la phase de concertation préalable le dépôt d'avis et de questions.

En 2021, le site internet du projet a permis de tenir le public informé de l'avancement du projet, avec la publication de 19 actualités. Le site a également été mis à jour, avec l'ajout d'une page dédiée à la poursuite du dialogue post-concertation.

Plusieurs documents ont été mis en ligne sur le site internet :

- **L'avis de cadrage** rendu par l'Autorité environnementale, en date du 13 janvier 2021.
- **Le compte-rendu de la réunion de présentation du bilan de la concertation** qui s'est tenue le 16 mars 2021
- **Le compte-rendu de la réunion de présentations des principaux résultats des études environnementales.** Qui s'est tenue le 16 septembre 2021.
- **Le rapport du garant de la concertation sur la phase de concertation continue,** publié le 22 novembre 2021.

De plus, dans un souci de bonne information du public, des documents en lien avec l'activité d'exploitant d'Aéroport de Lille ont également été mis en ligne sur ce site : le compte-rendu de la réunion avec les riverains qui s'est tenue le 27 janvier 2021 au sujet des nuisances sonores et des trajectoires aériennes et une synthèse des échanges lors de la réunion de la Commission consultative de l'environnement (CCE) du 14 avril 2021, organisée par la préfecture et à laquelle ADL a participé.

Visites site internet

5 828 utilisateurs entre le 1^{er} janvier et le 30 novembre 2021.

71 387 visites au total au 30 novembre 2021 (depuis la mise en ligne du site).

Nombre de documents téléchargés sur le site en 2021

Bilan du garant : 410 téléchargements

Bilan du maître d'ouvrage : 406 téléchargements

Synthèse du bilan du maître d'ouvrage : 216 téléchargements

Avis de cadrage de l'Autorité environnementale : 24 téléchargements

Motion du SIVOM Grand Sud de Lille : 158 téléchargements

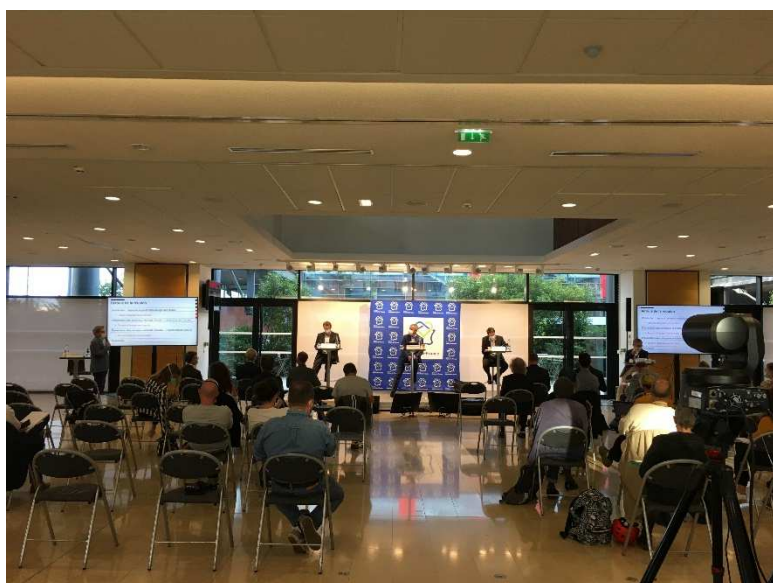
Réponse d'ADL à la motion du SIVOM : 45 téléchargements

Les modalités de dialogue

Pour dialoguer avec le public et recueillir ses contributions, Aéroport de Lille a organisé deux réunions publiques :

- le 16 mars 2021, en ligne, pour présenter le bilan de la concertation et les enseignements du maître d'ouvrage : elle a rassemblé 44 participants et 10 questions et remarques ont été exprimées ;
- le 16 septembre, en présentiel à l'Hôtel de Région, afin de présenter les principaux résultats des études : elle a rassemblé 61 participants (30 en salle et 31 en ligne) et 26 questions et remarques ont été exprimées.

Au total, **105 personnes ont participé aux réunions que ce soit en ligne ou en présentiel.**



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

Par ailleurs, le site internet permettait d'adresser des contributions à l'adresse mail de la concertation : contact@modernisons-aeroportdelille.fr. **5 questions ont été reçues sur cette adresse mail.** Les réponses ont été adressées de manière individuelle par mail. Les sujets de ces échanges ont été intégrés dans la synthèse des contributions ci-après.

SECONDE PARTIE : SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS

L'opportunité et les objectifs du projet

Plusieurs participants ont interrogé les prévisions de trafic, estimant nécessaire de réduire la place de l'avion compte tenu de son impact écologique. Un participant a demandé par mail le volume d'augmentation du trafic qui était prévu.

Plus largement, plusieurs participants ont pris position concernant la réduction des émissions envisagées à moyen et long terme, considérant que l'avion est un contributeur important aux émissions de gaz à effet de serre. À l'inverse, un participant, pilote de ligne, a insisté sur les efforts du secteur aéronautique pour réduire les émissions de gaz à effets de serre.

Par ailleurs, le sujet de la sémantique a été abordé par deux participants, l'un qui considérait qu'il aurait été, selon lui, « *plus juste d'ajouter la notion d'extension à l'appellation du projet* » tandis que l'autre, à l'inverse, souhaitait « *parler de rénovation plutôt que de modernisation* ».

De plus, un participant a déploré « *l'impression d'unanimité autour du projet* ».

Réponse d'Aéroport de Lille

Le maître d'ouvrage a indiqué que le besoin de modernisation était réel puisque cette infrastructure n'avait pas été rénovée depuis sa mise en service il y a 25 ans. Il a ajouté que spatialement, il y aura un agrandissement lié à la nouvelle aérogare, mais qu'il n'est pas prévu de construction d'une nouvelle piste. Il a, de plus, convenu qu'il n'y avait pas d'unanimité sur le fond du projet, et a salué le débat contradictoire qui permet d'enrichir le débat sur plusieurs points, sans pour autant remettre en cause la nécessité de moderniser l'aéroport. En effet, la saturation de l'aérogare, notamment en été lorsque le trafic passagers est dense, est une des principales raisons pour laquelle le projet prévoit la construction d'espaces dans la prolongation de l'infrastructure actuelle. Cela permettra de séparer les flux de passagers, avec une circulation plus aisée pour les voyageurs et une amélioration des capacités d'accueil. Aéroport de Lille a souligné que le passage à 4 millions de passagers n'est pas un engagement contractuel mais résulte de la croissance spontanée démontrée par les études de trafic, ce trafic conditionnant la capacité technique et immobilière d'accueillir les passagers. Néanmoins, compte tenu des impacts de la crise sanitaire, le calendrier du projet a été rendu modulable pour s'adapter à la réalité de la reprise progressive du trafic aérien.

La mise en œuvre du projet (gouvernance, calendrier, financement et modalités de dialogue)

Plusieurs participants ont demandé au maître d'ouvrage de clarifier la gouvernance du projet, notamment le rôle d'Eiffage, et le fonctionnement d'une délégation de service public.

De plus, des questions et remarques ont porté sur le calendrier du projet, au regard de la crise sanitaire ainsi que sur la cohérence entre le calendrier du projet et les évolutions à venir de la réglementation.

Enfin, un participant a interrogé le maître d'ouvrage sur « *les origines du financement du projet* » [Réunion publique du 16 septembre 2021].

Réponse d'Aéroport de Lille

Le maître d'ouvrage a expliqué que le SMALIM a choisi une délégation de service public pour gérer l'aéroport. Le délégataire de la concession est Aéroport de Lille, un ensemble constitué du groupe Eiffage, possédant 90 % des parts et d'Aéroport de Marseille, possédant les 10 %

restants. En tant que concessionnaire, Aéroport de Lille a à charge d'investir 170 millions d'euros pour moderniser et entretenir la plateforme, sans financement public.

Concernant le calendrier du projet, la crise sanitaire a créé un décalage de deux ans environ sur les délais de livraison du projet, prévue pour 2025. De plus, le maître d'ouvrage a indiqué que le projet n'anticipait pas une éventuelle nouvelle loi mais répondait au calendrier classique de ce type de procédure.

Une participante, présidente du groupe « Métropole écologiste citoyenne et solidaire » à la Métropole Européenne de Lille (MEL), a regretté que, selon elle, « cette concertation ne puisse modifier que très légèrement un projet déjà contractualisé » [Réunion publique du 16 septembre 2021]. De plus, un accès anticipé (avant l'enquête publique) aux études environnementales et socio-économiques a été réclamé par certains participants.

Réponse d'Aéroport de Lille

Le maître d'ouvrage a souligné que la concertation avait permis d'amender le projet pour l'adapter au territoire. Par exemple, les espaces imperméabilisés ont été réduits à 10 hectares contre 20 hectares prévus initialement. La suspension des études concernant le projet immobilier est également issue de la concertation, considérant la nécessité d'améliorer la desserte de l'aéroport avant d'en reprendre les études.

Le maître d'ouvrage a indiqué que les études environnementales et socio-économiques seront mises en ligne à l'occasion de l'enquête publique, une fois l'instruction du dossier par les services de l'État finalisée. En effet, il ne serait pas pertinent de mettre en ligne une étude susceptible à terme d'être modifiée suite aux demandes des services instructeurs de l'État. Toutefois, pour que le public puisse disposer d'un temps suffisant pour l'appropriation des études mises à disposition dans le cadre de l'enquête publique, le maître d'ouvrage s'est engagé à inviter la Préfecture à définir des modalités d'enquête publique qui tiennent compte de la densité du dossier d'enquête. Aéroport de Lille s'est également engagé à ce que le dossier complet soit mis en ligne dès la signature de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique.

Les nuisances sonores

Les nuisances sonores ont été au cœur de nombreux échanges, lors des réunions publiques et dans les contributions en ligne, que les remarques et propositions portent sur le projet lui-même, sur les mesures mises en œuvre par Aéroport de Lille en tant qu'exploitant ou relèvent de la compétence de la DGAC.

Ainsi, de nombreuses contributions, en réunion et sur le site internet, concernaient l'impact du projet sur les nuisances sonores avec la crainte qu'elles ne soient augmentées.

En particulier, l'amélioration de l'empport moyen et la réduction des nuisances sonores ont été questionnées, notamment par le SIVOM Grand Sud de Lille qui a demandé à avoir « des garanties argumentées sur la faisabilité d'une augmentation du taux d'empport sans augmentation des nuisances sonores malgré l'utilisation d'avions plus grands, plus lourds, plus puissants (...). » [Motion du SIVOM].

De plus, les échanges ont également porté sur l'engagement pris par le maître d'ouvrage à l'issue de la concertation préalable, de ne pas augmenter les vols de nuit. À ce titre, le SIVOM a rappelé son souhait qu'il n'y ait : « pas d'augmentation des vols de nuit par rapport à l'année de référence 2019. Exigence valable au-delà même de 2039 et du terme de la concession de service public de l'aéroport. Pas d'augmentation des vols de fret, qui occasionnent d'importantes nuisances sonores, notamment la

nuit » [Motion du SIVOM]. Plusieurs participants ont également questionné la forme (engagement écrit / contractuel) et l'effectivité de cet engagement à long terme, le montant de la taxe d'atterrissage étant jugé insuffisant.

Réponse d'Aéroport de Lille

La maîtrise d'ouvrage a rappelé qu'entre la situation actuelle et le scénario projet, il y aurait effectivement un impact sonore. Toutefois, et au vu des résultats de l'étude acoustique, l'augmentation sera marginale et localisée, le nombre de personnes impactées serait ainsi limité.

Aéroport de Lille a rappelé que l'augmentation de l'emport moyen permet de gagner en efficacité, en augmentant le trafic passagers (le nombre de passagers), sans faire augmenter aussi rapidement le trafic aérien (le nombre de vols). L'emport moyen évolue ces dernières années à la hausse, témoignant d'une amélioration de l'efficacité du trafic aérien. Ceci s'explique d'une part par l'amélioration des taux de remplissage des aéronefs - indépendamment de leur taille - et d'autre part, par l'augmentation de la taille des avions. L'emport moyen est ainsi passé de 68,8 passagers en moyenne par vol en 2009 à 103,6 en 2019. Ainsi, les hypothèses de trafic associées au projet intègrent l'évolution tendancielle des flottes d'avions avec le remplacement des avions les plus anciens par des appareils de nouvelle génération, apportant une amélioration en termes d'émissions sonores. En revanche, il n'est pas envisagé de développer l'accueil de gros porteurs. Cette amélioration de l'emport moyen permet de rester bien en-deçà des seuils de nombre de vols définis dans le Plan d'Exposition au Bruit (PEB). En parallèle, l'aéroport a mis en place depuis le 1^{er} janvier 2021 une majoration de redevance : les aéronefs les plus bruyants subissent une majoration de la redevance d'atterrissage allant de 20 % (aéronefs de groupe acoustique 4) à 100 % (aéronefs de groupe acoustique 1), incitant ainsi les compagnies à utiliser des avions moins bruyants.

Le maître d'ouvrage a réaffirmé l'engagement très clair à propos de la limitation des vols de nuit. Ainsi, les compagnies voulant effectuer des vols de nuit seront fortement dissuadées par le biais de la tarification. L'alliance entre le SMALIM et Aéroport de Lille pour dissuader ce type d'opérateurs découle d'un engagement moral. Le maître d'ouvrage a précisé que cet engagement sera inscrit au sein d'une charte de coopération avec les collectivités locales proches de l'aéroport. Le maître d'ouvrage s'est en effet engagé à mettre en place une charte de développement durable, constituée d'une série d'engagements à respecter durant la concession. Un rapport annuel permettra de suivre ces engagements.

De plus, à l'occasion des rencontres organisées sur le projet, Aéroport de Lille a été interrogé en qualité d'exploitant de l'aéroport sur plusieurs sujets en lien avec les nuisances sonores : les actions mises en œuvre lorsque les horaires prévus ne sont pas respectés et la demande d'instaurer un couvre-feu ou de modifier des horaires de nuit.

Réponse d'Aéroport de Lille

La mise en place d'un couvre-feu serait dommageable pour l'exploitation de l'aéroport¹ : les aéroports voisins n'ayant pas de limitation quant aux couvre-feux, la concurrence affaiblirait ce dernier. De plus, le couvre-feu n'est pas prévu dans le cadre contractuel conclu avec le SMALIM. L'objectif n'est donc pas de développer les vols de nuit, mais de conserver la

¹ 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.

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. En effet, si l'aéroport souhaite développer son offre de services avec l'implantation d'avions basés, il faut atteindre ce type de « flexibilité nocturne ».

Par ailleurs, ont été soulevés deux sujets qui relèvent de la compétence de la DGAC : les mesures acoustiques et les trajectoires. En termes de méthodologie, des participants ont appelé à utiliser le LAmax plutôt que le Lden utilisé par la DGAC. D'autres participants ont questionné l'authenticité des mesures acoustiques réalisées, notamment au-dessus de la commune de Gondcourt, et souhaiteraient que la DGAC contrôlent elle-même les écarts de trajectoire et le non-respect des horaires, sans attendre les signalements de riverains.

Plusieurs intervenants ont affirmé la nécessité de modifier les trajectoires de vol, en écho aux réunions de travail prévues dans le cadre de la commission consultative de l'environnement (CCE). Cette étude de modification des trajectoires est également appuyée par le SIVOM. Dans ce cadre, des participants ont partagé des propositions de solutions techniques à discuter en CCE : l'autorisation de paliers, des montées en altitude plus rapides ou encore l'extension des taxiways.


Réponse d'Aéroport de Lille

Le maître d'ouvrage a rappelé qu'une campagne de mesures de bruit est en cours depuis le 03 août 2021 afin de mesurer de manière simultanée les niveaux de bruit dans les quartiers de Fretin et Péronne concernés. La quatrième réunion du groupe de travail organisé sous l'égide de la CCE, qui s'est déroulée le 13 octobre 2021, et a été l'occasion de présenter les résultats de cette campagne. Concernant le choix des indicateurs de mesure du bruit utilisés dans l'étude acoustique, la maîtrise d'ouvrage a indiqué qu'elle produira un document explicatif pédagogique à ce sujet, qui sera mis en ligne d'ici l'enquête publique sur le site du projet (rubrique [documents du projet](#)).

Complément de réponse du bureau d'études ATECH :

Le bureau d'étude ATECH, qui a réalisé les études acoustiques, a expliqué l'utilisation de différents indicateurs pour qualifier une nuisance sonore. Il indique que l'usage du Lden permet d'inclure les événements bruyants dans un ensemble et non pas individuellement. En effet, le Lden fait une moyenne sur une base logarithmique et non arithmétique. Dans un Lden, chaque niveau maximum détecté influence beaucoup la valeur totale. Le Lden permet d'intégrer non seulement les maximas, mais le nombre et la durée de chaque maxima. C'est un indicateur complet.

A l'issue de la concertation préalable, Aéroport de Lille s'est engagé à participer aux études d'optimisation des trajectoires et à organiser une rencontre avec les riverains pour recueillir leur ressenti et leurs difficultés en matière de nuisances sonores. À ce titre, Aéroport de Lille a organisé une réunion avec les riverains le 27 janvier 2021, rassemblant 46 participants, représentants associatifs, élus, et habitants des communes riveraines de l'aéroport. Ont alors été apportées toutes les réponses qui relevaient de son champ de compétence et un compte-rendu de la réunion aux autorités compétentes a été adressé à l'Aviation civile. Un recueil des contributions en lien avec le sujet des nuisances sonores émises durant la concertation a également été transmis à la préfecture en vue de la CCE. Lors de la CCE du 14 avril 2021, un groupe de travail sur les trajectoires de décollages face à l'Est a été créé. Il vise à faire des propositions d'optimisation des décollages en piste 08 (décollages face à l'Est), y compris en analysant des scénarios de mise en place de départs différenciés (départs courts et départs



longs à l’instar de ce qui existe pour les départs Ouest). Le groupe de travail est constitué de trois représentants de chaque collège de la CCE (collectivités locales, professionnels de l’aviation, riverains). Les travaux de ce groupe ont débuté et plusieurs réunions de travail ont déjà eu lieu : le 10 et le 31 mai 2021, le 2 juillet 2021, le 13 octobre 2021, le 23 novembre 2021 et la prochaine réunion est prévue le 12 janvier 2022.

Sur la question des paliers pour les vols à l’atterrissage, sur la base des informations émanant de la DGAC, il est précisé que les descentes continues sont déjà pratiquées de façon importante.

Complément de réponse de la Direction Générale de l’Aviation Civile Nord (DGAC) :

La DGAC a rappelé que la CCE est un organisme consultatif piloté par la Préfecture regroupant trois collèges de représentants à parts égales : les professions aéronautiques, les élus et les associations de riverains et environnementales. La CCE sert à trouver des solutions techniques face aux sujets environnementaux liés à l’aéroport. Les services de la DGAC, de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) et de la gendarmerie des transports aériens y participent à titre d’experts mais n’y ont pas de droit de vote.

Concernant les trajectoires de Lille - Lesquin, il a été indiqué que la CCE de 2014 s’est positionnée favorablement sur de nouvelles procédures basées sur un guidage satellitaire : ces procédures ont donc été étudiées par la DGAC et proposées et approuvées en CCE, avec une application pour le 3 mars 2016. L’objectif était que ces trajectoires évitent les centres-bourg au maximum. Cependant, le retour d’expériences a montré que les trajectoires ont été beaucoup plus centrées sur la commune de Péronne que ce qui était prévu dans l’objectif initial. La DGAC a expliqué que suite à ce constat, il y a eu une correction apportée à la procédure de décollage face à l’Est, mise en œuvre en mars 2017 après avis favorable de la CCE.

Enfin, la DGAC a précisé que plusieurs hypothèses de modification de la procédure de décollage face à l’Est font actuellement l’objet d’échanges dans le cadre d’un groupe de travail, notamment : trajectoire actuelle décalée, trajectoire longue, trajectoire intermédiaire. Par ailleurs, une étude des optimisations possibles des départs face à l’Ouest sera également menée. Actuellement, un système de départ court est en vigueur le long de l’autoroute A1 et le départ long est décalé de 15° vers le Nord pour éviter le centre de Seclin. Il a été précisé qu’il est possible d’étudier l’adaptation des trajectoires au décollage pour éviter les nuisances.

Les autres impacts potentiels du projet

La qualité de l’air et la neutralité carbone

Plusieurs participants ont questionné les engagements et objectifs de l’Aéroport de Lille en matière de neutralité carbone. Le SIVOM souhaite que « *la neutralité carbone soit effective en 2027 comme annoncé par l’exploitant pour les installations au sol a minima.* » [Motion du SIVOM, Février 2021].

De plus, certains participants ont demandé au maître d’ouvrage de préciser par quels moyens Aéroport de Lille pourra contraindre les compagnies aériennes : « *des accords écrits et chiffrés sont-ils prévus en ce qui concerne l’impact environnemental et des sanctions sont prévues en cas de non-respect ?* » [Réunion publique du 16 mars 2021]

Réponse d'Aéroport de Lille

Le maître d'ouvrage a indiqué être conscient de l'impact des émissions de gaz à effet de serre, et a rappelé que Aéroport de Lille ambitionne la neutralité carbone des émissions sous sa responsabilité pour 2027 et 2030. Le maître d'ouvrage poursuit en effet ses actions pour s'inscrire dans les meilleurs standards bas-carbone, avec la certification « *Airport Carbon Accreditation* » de niveau 3+ (2027), correspondant à une réduction carbone maximale et à la compensation des émissions résiduelles, l'obtention étant visée pour 2027. À cet égard, plusieurs mesures sont prévues dans le cadre du projet de modernisation : la conversion à l'électricité des équipements diesels, la mise en place de bornes de recharge pour véhicules électriques, le développement des énergies renouvelables, le développement continu de l'emport moyen et l'optimisation de la flotte d'avions, l'étude de la mise en place d'une modulation de la redevance d'atterrissage selon les émissions de polluants. Par ailleurs, un bilan carbone du projet est réalisé dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale, prenant en compte les émissions de l'aéroport et les émissions associées aux avions et au trafic routier. Par ailleurs, en complément des engagements pris à l'issue de la concertation, ADL vise la certification « *Airport Carbon Accreditation* » de niveau 4+ à l'horizon 2030.

Concernant les gaz à effet de serre liés au trafic routier, a été intégré le fait qu'il y aura progressivement 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 gaz à effet de serre a également été prise en compte.

Enfin, le maître d'ouvrage a précisé que l'augmentation des redevances pèse sur les compagnies qui font des aller-retours et qu'elles représentent un premier pas pour aller plus loin à l'avenir, notamment sur l'exigence environnementale, en accompagnant le mouvement de transformation du parc avion.

Les études environnementales

La présentation des premiers résultats des études environnementales par le bureau d'études EODD lors de la réunion publique du 16 septembre 2021 a suscité plusieurs remarques concernant les polluants présentés, les mesures de gestion de l'eau, ou encore le dispositif de géothermie.

Réponse du bureau d'études EODD

Concernant les polluants, il y a une tendance générale à la baisse dans les deux scénarii (projet et référence), résultant notamment des évolutions tendancielle telle que l'amélioration générale des moteurs d'avions et surtout des moteurs des véhicules terrestres.

Sur la gestion de l'eau, une partie des prairies seront imperméabilisées, notamment en raison des travaux d'accotements. 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, le Maître d'ouvrage souhaite poursuivre les études, dans une logique de sondes verticales en circuit fermé.

Sur les estimations de gaz à effet de serre en 2050, l'étude d'impact a suivi les méthodes de projection du guide des pratiques sur les infrastructures. De plus, le rapport comportera une estimation de l'émission des gaz à effet de serre émis par le projet année par année.

Les effets socio-économiques du projet

Le SIVOM a souligné ses attentes concernant « *la création effective de 600 emplois équivalents temps plein directs et indirects, comme annoncé dans le projet* » [Motion du SIVOM, février 2021]. Lors de la réunion publique du 16 septembre, un participant a également souhaité savoir « *quels types d'emplois seront engendrés par le scénario projet ?* »

Réponse d'Aéroport de Lille

Aéroport de Lille a confirmé les estimations de création d'emplois liés au projet et a indiqué ne pas être en mesure, à ce stade, de préciser le type d'emplois créés par le projet.

La desserte de l'aéroport

Un participant a exprimé un avis critique concernant l'effectivité du report modal anticipé par la maîtrise d'ouvrage : « *au vu de la saturation du secteur routier, l'implantation d'une gare routière ne sera pas incitative pour les usagers des transports.* » [Réunion publique du 16 septembre 2021].

De plus, au-delà de la compétence d'Aéroport de Lille, plusieurs participants et le SIVOM, dans sa motion, ont saisi l'occasion du dialogue sur le projet pour exprimer leurs attentes concernant le développement de transport en commun régionaux pour desservir l'aéroport.

Une participante souhaitait avoir des précisions concernant le développement de pistes cyclables aux abords de l'aéroport, en lien avec la politique de voie verte initiée par la Métropole Européenne de Lille.

Réponse d'Aéroport de Lille

Le maître d'ouvrage a rappelé que plusieurs initiatives sont lancées pour améliorer la desserte, et si possible, l'aéroport dépassera les objectifs minimaux (17 %) de part modale des transports en commun. En effet, l'objectif est d'avoir le plus de partenaires possibles pour la desserte en transports en commun et Aéroport de Lille souhaite augmenter la fréquence des bus en fonction de l'augmentation du trafic aérien. Aussi, ce dernier s'est engagé à ce que la ligne de bus 68 soit davantage visible depuis le terminal. De plus, le projet prévoit la création d'une gare de bus au niveau de l'aéroport et des partenariats avec les bus Arc-en-Ciel, Flixbus et Blablabus.

De plus, le maître d'ouvrage a renouvelé son engagement à relier les pistes cyclables existantes au domaine aéroportuaire et à faire des parkings pour vélos devant l'aérogare. Ainsi, si de nouveaux projets de voies vertes passent près de l'aéroport, leur connexion sera étudiée.

LES ENSEIGNEMENTS DE LA POURSUITE DU DIALOGUE ET DE L'INFORMATION


Aéroport de Lille mesure les bénéfices de sa décision de poursuivre le dialogue et l'information tout au long de l'année 2021 et de demander à la CNDP le prolongement de l'accompagnement du garant de la concertation, Laurent DEMOLINS. Avec près de 40 questions et avis exprimés, les échanges et le dialogue avec le public ont été riches et ont permis à la fois de recueillir de nouvelles demandes et d'approfondir certains aspects du projet évoqués en concertation préalable. L'information sur les avancées du projet a également pu être communiquée au public, lors des réunions et *via* le site internet du projet.

Le maître d'ouvrage a veillé à tenir tous les engagements qu'il avait pris à l'issue de la concertation préalable et à les mettre en œuvre en vue de l'enquête publique.

- **La modularité du projet en période de crise sanitaire** : le calendrier modifié annoncé à la fin de la concertation a été respecté, incluant un dépôt des demandes d'autorisation mi 2021 ;
- **Les différentes propositions d'aménagement** faites durant la concertation seront étudiées après l'enquête publique, lors de la reprise des études techniques ;
- **Aéroport de Lille poursuit ses contacts avec les autorités concernées pour contribuer à améliorer la desserte de l'aéroport**, notamment avec la Région et Hauts-de-France Mobilités pour créer des arrêts à l'Aéroport sur les lignes Arc en Ciel Pévèle installés dès septembre 2021 et intégrer la navette au réseau Pass Pass ;
- **Concernant les nuisances sonores**, Aéroport de Lille s'est engagé à ne pas augmenter le nombre de vols de nuit. De plus, en qualité d'exploitant, Aéroport de Lille a intensifié le dialogue avec les riverains (avec notamment l'organisation d'une réunion publique en janvier) et contribue aux réflexions de la DGAC notamment sur le sujet des trajectoires ;
- **Plusieurs mesures sont mises en œuvre pour réduire les impacts potentiels du projet sur l'environnement** : la part des énergies renouvelables qui a été augmentée dans le projet tel que décrit dans la demande d'autorisation environnementale déposée le 20 juillet 2021. En complément des engagements pris à l'issue de la concertation, ADL vise la certification « *Airport Carbon Accreditation* » de niveau 4+ à l'horizon 2030 ;
- **Aéroport de Lille a poursuivi l'information et le dialogue** sur le projet en proposant deux réunions publiques et en maintenant ouvert son site internet et la possibilité d'y contacter le maître d'ouvrage pour lui poser des questions ou lui faire des propositions.

Aéroport de Lille note les inquiétudes et demandes des riverains en termes de nuisances sonores. Celles-ci sont de trois ordres :

- Celles qui relèvent du projet : l'identification et la réduction des impacts du projet sur les nuisances sonores ;
- Celles qui relèvent de l'activité habituelle de l'aéroport, sans lien avec le projet lui-même, et qui s'adressent à Aéroport de Lille en tant que gestionnaire de l'aéroport : les mesures mises en œuvre par Aéroport de Lille pour inciter les compagnies aériennes à réduire la gêne sonore générée par les avions (redevance d'atterrissage par exemple) ;

- 
- Celles qui relèvent de la compétence de la DGAC, à laquelle Aéroport de Lille contribue en participant aux réunions et en mettant ses études à disposition (révision des trajectoires, révision du PEB, élaboration du PGS, participation à la CCE, etc.)

Dans tous les cas, **Aéroport de Lille est très attentif à la problématique des nuisances sonores et continue de se mobiliser, au-delà du projet de modernisation lui-même, pour contribuer à la réduction de la gêne sonore des riverains.**

Aéroport de Lille relève également les attentes exprimées en termes d'information, en particulier concernant l'accès aux études. Il est rappelé que le cadre réglementaire prévoit que le dossier d'enquête publique, et donc l'ensemble de l'étude d'impact, ne soit rendu public que le jour de l'ouverture de l'enquête publique. Toutefois, conscient du volume et de la complexité du dossier d'enquête publique, **Aéroport de Lille a décidé de mettre le dossier à disposition du public dès sa finalisation**, c'est-à-dire après rédaction du mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale et signature de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique (soit environ 3 semaines avant l'ouverture de l'enquête publique).