

4.3.4 Imposer la décroissance de la consommation moyenne de carburant pour tous les vols touchant la France

Contrepartie sobriété n°4 : Imposer la décroissance de la consommation moyenne de carburant pour tous les vols touchant le territoire français.

ACTEURS CONCERNÉS :

Compagnies aériennes ; acteurs industrie aéronautique

Éléments de contexte

Pour réduire la consommation moyenne de carburant, plusieurs leviers sont mobilisables :

1. Le renouvellement accéléré des flottes par les avions les plus récents ;
2. La densification des cabines : diminution du ratio de classes luxueuses, voire recours à des classes économiques densifiées ;
3. L'augmentation des taux de remplissage ;
4. La diminution des flux de passagers.

Levier n°1 : Renouvellement accéléré des flottes par les avions les plus récents

Le renouvellement des appareils composant la flotte d'une compagnie aérienne est un processus régulier et vertueux en matière de consommation de carburant (voir partie 2.1 p6).

Puisque la fabrication d'un avion ne représente qu'une partie très faible des émissions de CO₂ sur l'ensemble son cycle de vie (de l'ordre du pourcent), il est avantageux, du point de vue du climat, de remplacer les appareils dès qu'une version plus récente et moins consommatrice de carburant est disponible.

Aujourd'hui, l'âge moyen des appareils d'une flotte est variable d'une compagnie aérienne à l'autre. À titre d'exemple – d'autres sont possibles – les appareils de la flotte d'Air France ont ainsi un âge moyen de l'ordre de 14 ans^{92,93}. Il existe donc des marges d'amélioration très significatives, en remplaçant une majorité d'appareils par des versions plus récentes et efficaces. Ainsi les appareils des gammes A320 et A330 peuvent être remplacés par leurs successeurs « Neo » (new engine option) ; des A350-900 ou -1000 peuvent venir remplacer les plus gros porteurs, etc.

Levier n°2 : Densification des cabines

Les sièges des cabines « Business » et « First » occupent une place très significativement plus importante, et sont en outre significativement plus lourds, que les sièges de la classe dite « Economy ». En appliquant un raisonnement marginal, il vient que la consommation par passager de classe affaires est 3 à 5 fois plus élevée qu'en classe économique (voir partie 1.4, p5).

92. L'objectif affiché avant la crise du COVID-19, était de descendre cette moyenne à 10 ans en 2030. Voir le dossier de presse Horizon 2030.

93. L'âge moyen des compagnies européennes similaires est de l'ordre de 11 ans, celui des compagnies du Golf sont relativement bas, de l'ordre de 6 ans, à l'instar des compagnies asiatiques. Voir <https://www.airfrance.fr/ageflotte/Air%20France.htm>

D'un point de vue opérationnel, le réaménagement des cabines est une opération régulière bien connue des compagnies aériennes. La durée de vie des sièges est de l'ordre de 7 à 8 ans. Il est donc techniquement envisageable d'amorcer une évolution à la densification des cabines avec l'installation des prochains ensembles de sièges (*shpsets*) devant être remplacés ou ceux des avions en commande. Il convient également de préciser que les progrès techniques accomplis permettent désormais de remplacer un certain nombre de rangs de sièges classe « affaires » par des rangs de sièges classe « économique » (*shpsets* « *quick changes* ») en peu de temps (en moins d'un mois d'immobilisation avion).

Ainsi, à trafic constant (en passager.km), réduire le nombre de sièges des classes affaires et first, et les remplacer par des sièges de classe économique, permettrait de réduire la consommation de carburant par passager et par km parcouru⁹⁴.

Levier n°3 : Augmentation tendancielle du taux de remplissage des cabines

Le taux de remplissage des cabines est un paramètre important. Moins la cabine d'un avion est « remplie » et plus la consommation de carburant par passager et par kilomètre est importante.

En moyenne, les taux de remplissage des avions sont de plus en plus élevés, et atteignent dans le cas d'Air France 83% pour le court et moyen-courrier, et 87,9% pour le long-courrier, pour l'année 2019⁹⁵. Cependant, selon plusieurs experts, les modèles utilisés par les compagnies aériennes maximisent le bénéfice plutôt que le remplissage.

Tout comme la densification des cabines, augmenter le taux de remplissage des cabines à trafic constant contribue à l'amélioration de l'efficacité énergétique par passager.

Levier n°4 : Réduction du nombre de passagers au départ ou à destination du territoire français

Mécaniquement, l'activation de ce levier réduit la consommation

94. En absorbant une partie de l'augmentation du nombre de passagers sans augmenter le trafic aérien, ou en diminuant le nombre de vols à demande constante.

95. Données Air France. Voir <https://www.deplacementspro.com/transport/air-france-km-traffic-en-progression-en-2019>. Le taux de remplissage, au niveau mondial, est aujourd'hui de 82% en moyenne : <https://www.ika.org/en/data-repository/prssacom/factsheets/factsheet---industry-statistics/>. Bien évidemment, un objectif de 100% est rendu illisible par diverses considérations pratiques (flux de trafic saisonniers, déséquilibres, etc.).

de carburant. Le fait est qu'une fois que le gisement de réduction des émissions de CO₂ associé aux autres leviers aura été

exploité, il n'existera pas d'autre moyen pour réduire la consommation de carburant du trafic aérien.

Description détaillée de la contrepartie

Étant donné le caractère très concurrentiel de l'industrie, il semble préférable de ne pas fixer d'objectif par levier. C'est donc une mesure générale et technologiquement neutre qui est proposée, afin de laisser à chaque compagnie l'opportunité de s'adapter au mieux.

La décroissance de la consommation moyenne de carburant pour tous les vols touchant le territoire français pourrait être réalisée par l'instauration d'un **mécanisme réglementaire de type « plafonnement et échange »** avec un objectif de consommation se resserrant d'année en année.

Un tel mécanisme a vocation à être conçu en concertation avec les acteurs du secteur. Toutefois, afin de respecter l'objectif de réduction, la nature des mesures de pénalités appliquées en cas de non-respect des objectifs par l'ensemble des acteurs, ne devra pas être pas de nature financière, mais bien de nature « physique ».

Le taux de réduction annuel de la consommation de carburant pourra être défini de manière à atteindre une réduction des émissions de CO₂ de 5%/an.

Impact CO₂

Les éléments qui suivent visent à évaluer le gisement de réduction des émissions de chaque levier évoqué ci-dessus.

Levier n°1 : Renouvellement accéléré des flottes par les avions les plus récents

A trafic constant le gisement total associé au renouvellement des flottes est de l'ordre de 10%, soit **2 MtCO₂/an** environ, à mobiliser dans les 5 ans, dans un scénario très volontariste.

Levier n°2 : Densification des cabines

A trafic et à flotte constante (2018) et pour l'ensemble des vols touchant le territoire français, la conversion de l'ensemble des

sièges de la classe « affaires » et de la classe « first » en sièges de classe économique permettrait une réduction des émissions de CO₂ de l'ordre de **2,4 MtCO₂/an** total (entre 2021 et 2025).

Si 50% des sièges de ces classes sont maintenus, la réduction des émissions de CO₂ est de l'ordre de **1,3 MtCO₂/an** au total (entre 2021 et 2025).

Levier n°3 : Augmentation du taux de remplissage des cabines

A trafic et à flotte constante (2018), un taux de remplissage supérieur de 3% sur les vols long courrier permettrait d'éviter **0,3 MtCO₂/an**.

Externalités engendrées

Levier n°1 : Renouvellement accéléré des flottes par les avions les plus récents

L'activation de ce levier implique un surcroît d'investissements regroupés sur une période plus courte pour les compagnies aériennes. En ordre de grandeur, les coûts d'acquisition sont multipliés par 2,5 (par exemple pour Air France, achat de 25 avions neuf en moyenne par an au lieu de 10). **Pour l'ensemble de la filière aéronautique, le renouvellement anticipé des flottes a un effet très positif sur la création d'emploi, et amortirait la crise provoquée par le Covid_19.**

Une filière de démantèlement des avions est également à mettre en place, ou du moins à fortement développer. Notamment, le devenir des matériaux composites, de plus en plus utilisés dans l'aviation, est un axe à étudier sérieusement.

Leviers n°2 et 3 : Densification des cabines et amélioration du taux de remplissage

La diminution de la classe affaires des compagnies aériennes a un effet négatif sur leur activité. Ces classes de voyage servent

de « *Flagship* » pour attirer les entreprises ou particuliers capables de s'offrir de tels services.

La diminution de la capacité des classes affaires et first pourrait conduire :

- Une partie des passagers à voyager davantage en classe économique ;
- Une partie des passagers à ne pas voyager ;
- Une partie (faible) des passagers à voyager via l'aviation d'affaires.

Au-delà de ces aspects « sombres », une telle inflexion appliquée aux flux de passagers en provenance et à destination du territoire français pourrait avoir une incidence positive sur la part de marché des compagnies françaises, qui se « spécialiserait » dans la fourniture de l'offre adaptée à cette contrainte (cabines, remplissage etc.), tandis que les compagnies basées hors de France n'y seraient pas adaptées a priori.

4.3.5 Informer et sensibiliser le consommateur à hauteur des enjeux

Contrepartie sobriété n°5 : Informer et sensibiliser le consommateur à hauteur des enjeux

ACTEURS CONCERNÉS :

Les consommateurs, les compagnies aériennes

Éléments de contexte

La sensibilisation des consommateurs est un véritable enjeu et un véritable levier pour transformer les habitudes et les comportements vers des modes plus vertueux pour le Climat.

Le consommateur de service de transport aérien subi tout au long du processus qui le guide jusqu'à la décision finale d'achat un billet d'avion, de nombreuses incitations. Ces incitations sont particulièrement asymétriques pour le cas du transport aérien, dans le sens où l'ensemble des avantages et des inconvénients engendrés par sa décision d'achat de lui sont pas présentés d'une manière équilibrée.

C'est le cas de la publicité pour les voyages nécessitant le recours au transport aérien (pour laquelle d'importants investissements sont réalisés chaque année⁹⁶). Si les données et les études publiques manquent pour mesurer l'impact de ces campagnes sur l'augmentation du trafic aérien, celui-ci n'est en tout état de cause pas nul. Les campagnes publicitaires pour les compagnies aériennes, ou les opérateurs de voyages, promeuvent par nature la baisse des prix des billets d'avion, tendent à favoriser la consommation de services toujours plus accessibles (notamment depuis l'émergence forte des compagnies low-costs sur le marché) et au-delà contribuent à accroître le trafic aérien.

Toutefois, une telle incitation, quel que soit le support, n'est en aucune façon nuancée ou mis en regard des impacts de l'aviation sur le réchauffement climatique (voir chapitre 1, p11).

C'est également le cas lorsque le consommateur souhaite évaluer l'empreinte carbone associée au vol qu'il souhaite réaliser. Actuellement, la réglementation française sur le calcul des émissions de CO₂ de l'aviation intègre bien l'amont, mais ne prend pas en compte l'ensemble du forçage radiatif⁹⁷ (notamment NO_x et traînées de condensation). Les incertitudes scientifiques les facteurs multiplicatifs à appliquer sont généralement évoqués pour justifier cette situation⁹⁸. Toutefois, s'il y a effectivement des incertitudes importantes, il est relativement

conservateur de considérer qu'un facteur 2 peut être utilisé⁹⁹ (voir chapitre 1, p13). Quoi qu'il en soit, la non-prise en compte de ces effets, conduit à sous-estimer systématiquement l'impact du vol en question¹⁰⁰.

Enfin, l'information mis à disposition du consommateur sur un site d'opérateurs de voyage ou directement sur celui d'une compagnie aérienne lorsque celui-ci achète sont billets, est très hétérogène. Depuis 2013 en France, les prestataires de transports, de voyageurs comme de marchandises, doivent informer chaque bénéficiaire de la quantité de gaz à effet de serre (GES) émise à l'occasion du transport demandé. Limité initialement au CO₂, l'ensemble des gaz à effet de serre sont désormais couvert depuis 2017. La méthodologie de calcul est basée sur le projet de norme européenne relatif au calcul et à la déclaration d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport (NF EN 16258). Toutefois, en lien avec le paragraphe ci-dessus, cette méthode ne prend pas en compte les effets climatiques hors-CO₂¹⁰¹.

Au-delà on peut regretter que l'utilisateur doive se perdre dans les méandres du site internet des opérateurs de voyages ou des compagnies aériennes pour identifier précisément l'information relative à l'empreinte carbone du voyage qu'il souhaite réaliser. Certaines compagnies aériennes n'offrent qu'un détail de calcul limité¹⁰². D'une manière générale, force est de constater que des marges de progrès très significatives en matière d'efficacité de la sensibilisation existent.

Enfin de nombreux opérateurs de voyage ou des compagnies aériennes mentionnent désormais que certains de leurs vols sont intégralement compensés¹⁰³. Cette information, au-delà d'être discutable voire fautive, laisse croire au passager que son impact est neutre, ce qui l'induit en erreur.

Le maintien du statut quo sur ces points apparaît contrevenir à la poursuite des objectifs de réduction des émissions de CO₂ poursuivis par la France et à la nécessaire sensibilisation de la population à un tel enjeu.

96. Les investissements média en France en 2018, tous médias confondus représentent 14,4 milliards d'euros. Avec 8% de ces investissements, le secteur du tourisme et de la restauration en occupe le 3^e rang. Ces investissements profitent principalement aux fournisseurs de publicité sur internet (40%), à la télévision (25%) et à la presse (15%). Voir « BUMP 2018 : Baromètre Unifié du Marché Publicitaire et de la communication en 2018 », Kantar Media (2019)

97. C'est aussi le cas de la Commission européenne qui ne prend pas non plus en compte les effets hors CO₂ pour les calculs des quotas d'émissions de CO₂ que doivent payer les compagnies aériennes sur les vols intra-européens.

98. Article La Tribune, 29/11/2019, *Aviation : la vérifié sur les calculateurs de CO2 (Air France, EasyJet, Ryanair, DGA)*, par Fabrice Giszczynski.

99. Par exemple, l'ADEME utilise dans sa Base Carbone un facteur 2 entre les émissions de CO₂ et les émissions de CO₂ équivalentes.

100. *Impact du transport aérien sur le climat : pourquoi il faut revoir les calculs* par Aurélien Bigo sur The Conversation.

101. Voir <https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/information-ges-des-prestations-transport>

102. C'est le cas de la compagnie Delta airlines, aucune distinction n'est faite entre les cabines, les vols directs / indirects, et les valeurs minimales sont appliquées.

103. Voir par exemple : <https://www.air-france.fr/FR/fr/commun/fan/fa-propos-d-air-france/pst-il-possible-de-compenser-les-emissions-de-co2-avec-air-france.htm>

Description détaillée de la contrepartie

Reformer la méthode de calcul de l'empreinte climatique du transport aérien de telle sorte que celle-ci prennent également en compte les effets hors-CO₂ du transport aérien.

En conséquence, les outils disponibles, notamment le calculateur TARMAAC de la DGAC, devront évoluer pour prendre en compte la nouvelle méthode de calcul. Une telle évolution pourrait également inclure davantage de critères (notamment le modèle d'avion), afin d'encourager les progrès techniques et opérationnels en s'inspirant par exemple du calculateur Atmosfair¹⁰⁴.

Les entreprises soutenues par des aides publiques doivent s'engager à soutenir cette évolution de la réglementation.

Réguler fortement la publicité sur le transport aérien en commençant par imposer l'affichage homogène, lisible et compréhensible de l'impact climatique du transport aérien sur les supports publicitaires et promotionnels en faveur de ce mode de déplacement, ou mettant en scène son utilisation.

La régulation de la publicité n'est pas une mesure exotique pour le secteur de la communication française. Tout n'est pas autorisé en matière de publicité : des réglementations limitent déjà les conditions de diffusion et les contenus de certains messages publicitaires¹⁰⁵.

Appliqué au transport aérien, une telle régulation pourrait commencer à très brève échéance par des modalités similaires à celles régissant la publicité sur l'alcool, puis pourrait se renforcer progressivement, d'ici les 5 prochaines années, par des modalités semblables à celles régissant le tabac.

Renforcer la réglementation sur l'affichage par les prestataires de transports aériens de l'empreinte climatique du transport demandé. Un tel renforcement pourrait notamment inclure :

- Une disponibilité de l'information sur l'empreinte carbone du voyage demandé dès l'obtention des résultats de recherche ;
- Une visibilité du même ordre que le prix et/ou la durée du trajet ;
- L'inclusion des effets hors CO₂ du transport aérien ;
- La mise en contexte de l'information sur l'empreinte carbone du voyage demandé : « l'empreinte carbone du voyage représente x% de votre budget carbone annuel compatible avec les objectifs de l'Accord de Paris » ;
- L'affichage avant paiement d'un pop-up de confirmation à l'achat du billet avec un message du similaire à « Voulez-vous vraiment réserver un vol contribuant au changement climatique à hauteur de x tCO_{2eq} ? » ;

plus immédiat (par exemple à côté du prix de la prestation de voyage), ainsi que l'affichage avant paiement (avec obligation de valider la lecture) d'un ou plusieurs moyens de mise en contexte permettant de mettre en perspective l'empreinte climatique indiquée.

Impact CO₂

Impact difficile à mesurer.

Externalités engendrées

Ces mesures visent à introduire de la sobriété dans les comportements de voyages des consommateurs. Mécaniquement leur application devrait conduire à ralentir la croissance du trafic et

entraîner une limitation de l'activité de certaines compagnies aériennes et acteurs aéroportuaires.

Aucun autre effet significatif n'a été identifié.

104. Voir https://www.atmosfair.de/en/standardde/emissions_calculation/emissions_calculator/

105. À titre d'exemple, la loi Evin régule l'exposition de l'alcool et du tabac et y accole des messages d'avertissement. Concernant les eaux destinées à la consommation humaine, une circulaire interministérielle du 30 juillet 2010 réglemente également les messages commerciaux. Et concernant les médicaments, toute communication est régulée par le code de la santé publique

4.4 Proposition n°3 Diversifier les activités des compagnies aériennes et relancer l'industrie aéronautique française.

4.4.1 Diversifier les activités d'Air France en faisant un nouvel opérateur ferroviaire

Les compagnies aériennes et les services aéroportuaires représentent près de 100 000 emplois en France¹⁰⁶. Leur volume est en première approximation **proportionnel au trafic aérien**, lui-même presque **proportionnel à la consommation de carburant**. La reconversion d'une part de ces emplois est donc incontournable,

et une politique d'emploi ambitieuse doit s'efforcer de diriger la production et la consommation vers des produits et services moins intenses en énergie, en carbone et en importations, et donc plus intenses en emplois, que le transport aérien. On propose ici une mesure de diversification « intra-secteur » d'Air France, s'appuyant sur sa culture et son savoir-faire en matière de voyage, de service au passager et de performance industrielle.

NB : Le « plan de transformation de l'économie française » du Shift Project, publié dans sa version finale en septembre 2020, présentera quant à lui le panorama des reconversions des reconversions « inter-secteurs » possibles.

Mesure de relance et de diversification n°1 : Transposer dans la grande vitesse ferroviaire les compétences, et une partie des emplois, d'Air France

ACTEURS CONCERNÉS :

Compagnies aériennes (Air France)

Éléments de contexte

L'offre grande vitesse actuelle connaît d'année en année un mouvement de concentration sur les relations les plus massives, et de réduction des fréquences, corrélé à une augmentation rapide de la capacité des rames grande vitesse.

Ainsi, si les premières rames TGV comptaient 350 sièges, les TGV Duplex qui deviennent aujourd'hui la référence comptaient initialement 510 sièges, puis ont été densifiés à 556 sièges, et le « TGV du futur » en cours de développement comptera 600 sièges ! Tout ceci dans le même format d'une rame de 200 mètres de long. La tendance à la densification des sièges (diminution du ratio de 1^{ère} classe) participe de ce mouvement, et trouve son expression la plus marquante dans les trains Ouigo, qui comptent 634 sièges par rame, et pourront à l'avenir compter jusqu'à 740 sièges (« TGV du futur »).

À ce mouvement s'ajoute actuellement une préférence pour la circulation de ces rames en « unité double ». Il en résulte, comme rapporté dans le bilan fourni par l'Autorité de régulation des transports¹⁰⁷, que **l'empport moyen d'une circulation TGV intérieure¹⁰⁸ atteint en 2018 le chiffre de 684 sièges**, et continue à croître d'une quinzaine de sièges par an. Il s'agit là d'un empport que, dans l'aviation, seul l'A380 pouvait atteindre¹⁰⁹.

Bien sûr, si les compagnies aériennes n'avaient à disposition, pour opérer les lignes intérieures, que des avions gros porteurs, la grande majorité de ces lignes devraient fermer, et il ne subsisterait que quelques vols par jour, sur les liaisons principales seu-

lement.

C'est précisément la situation que connaît le train à grande vitesse, qui n'exploite pas, aujourd'hui, toutes les possibilités du réseau ferré. Malgré les ouvertures de LGV nouvelles, l'offre inter-secteur (c'est-à-dire transversale) décroît¹¹⁰. Les trains inter secteurs subsistants sont pénalisés par de faibles fréquences, et par la multiplication des arrêts nécessaires au remplissage de trains capacitaires¹¹¹. À titre d'exemples :

- alors que le réseau permettrait de réaliser des trajets Rennes-Lyon en moins de 3h30, avec un arrêt à Massy-Palaiseau¹¹², seuls 3 trains par jour sont proposés¹¹³, avec des temps de parcours toujours augmentés de 20 minutes par un arrêt intermédiaire hors ligne à grande vitesse,
- Bordeaux-Lille peut fournir un exemple semblable, avec 2 trains par jour et jusqu'à 5h de temps de parcours, alors que l'infrastructure permettrait des temps de l'ordre de 3h35,
- la section de la LGV Paris-Marseille contournant Lyon n'est empruntée que par les TGV en provenance et à destination de Paris, et la totalité des TGV inter secteurs desservent le centre de Lyon, soit un détour de 30 minutes sur des relations comme Marseille-Strasbourg ou Montpellier-Lille.

Les relations radiales, quoique maintenues, ne sont pas éparpillées : elles voient de manière générale leur fréquence de des-

106. <https://www.fnam.fr/qui-sommes-nous/>

107. https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2019/08/bilan-marche-ferroviaire-voyageurs-2018-vol1_vf.pdf

108. Par opposition aux TGV internationaux.

109. Cette comparaison doit néanmoins être légèrement tempérée : les arrêts successifs d'un train peuvent permettre d'y rassembler plusieurs origines-destinations ; et un remplissage incomplet fait sens en train, en-dehors des heures de pointe.

110. <http://transportrail.canalblog.com/archives/2018/07/24/36541349.html>

111. C'est-à-dire que l'objectif de remplir des trains capacitaires conduit à regrouper plusieurs circulations distinctes en une seule.

112. Au sud de l'Île-de-France. Cet arrêt permet d'ailleurs, par « yield management », de compléter le remplissage du train par des voyageurs au départ et à destination de l'Île-de-France.

113. Le dernier à 15h40 !

serte baisser¹¹⁴, menant au paradoxe d'une baisse très significative du trafic observé sur les lignes à grande vitesse¹¹⁵, alors qu'elles ont presque toutes été prolongées récemment !

À l'inverse, parce que les voyageurs professionnels font partie de ses clients privilégiés, le transport aérien a une culture forte de l'exploitation de lignes à fréquence étoffée, et des petits modules qui peuvent s'avérer nécessaires pour cela.

Description détaillée de la mesure et définition de l'investissement

La présente contrepartie propose que le soutien public apporté à Air France soit investi pour partie dans un parc de **rames à grande vitesse de capacité modérée**, et serve ainsi à développer des **liaisons « fines »**, principalement inter-secteurs mais aussi radiales, complémentaires de l'offre de grande vitesse ferroviaire existante.

En plus des relations point-à-point qu'elles serviront, ces liaisons **contribueront à alimenter le hub de Roissy¹¹⁶**, avec les fréquences et le niveau de service qui convient, en termes notamment d'accompagnement du passager et de prise en charge des bagages.

Air France pourra déployer, dans le service offert dans ces rames, son savoir-faire au service du passager et de l'expérience de voyage.

Les emplois associés permettront aux salariés d'Air France qui, notamment par quête de sens, le souhaitent, d'effectuer une transition vers le ferroviaire, que ce soit dans les métiers du service au passager, de la maintenance des rames, de la stratégie commerciale...

La capacité exacte des trains sera à fixer précisément en fonction de la possibilité, à révéler à travers le processus d'appel d'offres, de diminuer cette capacité unitaire sans faire trop augmenter le coût par siège. Pour fixer les idées, on peut anticiper des rames de 350 sièges tout au plus.

L'acquisition de 50 rames¹¹⁷, correspondant à une offre d'environ 25 millions de kilomètres par an, représenterait **un investissement de l'ordre de 1,3 milliards d'euros**. L'investissement comprendrait également un centre de maintenance, dont le position-

nement idéal pourrait être à proximité de Lyon, ou encore à proximité de Lille.

Une décision en sortie de crise Covid-19 permettrait une **entrée en service en 2024-2025**.

Ce niveau d'investissement permettrait d'ajouter +25 à +30% à l'offre grande vitesse actuelle, en termes de trains.km, mais seulement +15%¹¹⁸, en termes de sièges.km, ce qui assure de ne pas remettre en cause les équilibres existants.

L'offre ajoutée en sièges.km coïncide aussi approximativement¹¹⁹ avec le volume des trajets intérieurs que *The Shift Project* propose de renvoyer de l'avion vers le rail (mais il ne s'agit pas des mêmes trajets, dans la majorité des cas).

Pour permettre que la pertinence économique d'une telle flotte se manifeste, une refonte des péages d'infrastructure doit accompagner la mesure. En effet, les péages actuels, élevés pour permettre une péréquation vers le réseau ferroviaire classique, s'appliquant par train, sans considération de l'emport ou des revenus générés par chaque train. Une modification de leur mode de calcul est donc indispensable, sans que cela ne mette en cause le financement du réseau, puisque le trafic de passagers aura été augmenté.

Enfin, la capacité du réseau à accueillir les circulations nouvelles est démontrée par le fait que le trafic était significativement plus élevé il y a une décennie, constat que vient compléter notamment le projet porté par SNCF Réseau d'augmenter les performances de la signalisation de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon.

114. Et parfois les temps de trajets augmentent : ainsi la majorité des liaisons Paris – Côte d'azur desservent désormais la gare de Marseille-Saint-Charles, en « rebroussement » (demi-tour, consommateur de temps), toujours pour mutualiser des trains.

115. <http://transportrail.cnnabiog.com/pages/?%2Dy%2Da%2Dde%2Dla%2Dplace%2Dsur%2Dnos%2Dlignes%2D%2D/37269965.html>

116. Y compris depuis Bruxelles, trajet qui subit aujourd'hui, outre l'allongement de temps de parcours dû au détour par Lille, des creux de desserte de 3 à 4 heures.

117. Ce qui se trouve correspondre à l'investissement réalisé en deux fois par l'opérateur italien NTV (Italo).

118. Du un peu moins, en comptant les TGV internationaux.

119. En tenant compte, pour le train, d'un taux de remplissage de l'ordre de 65%.

4.4.2 La réflexion lucide sur la sobriété est aussi porteuse d'une stratégie plus sûre pour l'industrie aéronautique française

La filière aéronautique regroupe de 200 000 à 350 000 emplois¹²⁰ (avionneurs, motoristes, sous-traitants, activités de recherche et d'enseignement associées). Il s'agit d'une industrie stratégique, fortement contributrice aux exportations françaises, avec environ 35 milliards d'euros d'exportations nettes chaque année¹²¹. La France détient en effet une part de marché de 8% de l'industrie¹²², et de 16% des exportations aéronautiques mondiales¹²³.

L'enjeu pour cette industrie est de passer d'un mode d'activité reposant principalement sur la croissance du trafic, à un mode

reposant essentiellement sur l'optimisation de la performance énergétique des appareils, pour consommer le moins possible, dans le cadre d'un trafic mondial stabilisé, voire en baisse. Pour basculer, il faudra que les compagnies aériennes aient une incitation forte à remplacer leurs avions antérieurs, et que l'industrie soit convaincue que développer les programmes correspondants ne représente pas un risque industriel excessif. Ces conditions ne sont pas réunies aujourd'hui. Ceci doit inciter, d'une part, à porter des politiques volontaristes incitant fortement à l'efficacité énergétique, pour enclencher dès maintenant ce processus au niveau mondial ; et d'autre part à développer dès maintenant, avec la garantie de l'État, un programme de développement d'avion poussant aussi loin que possible l'efficacité énergétique.

Mesure de relance et de diversification n°2 : Lancer, soutenir et accompagner un programme de développement aéronautique visant à initier la production d'ici 2030 d'un avion adapté aux nouveaux besoins de mobilité aérienne, aux nouvelles exigences en matière de consommation d'énergie, et aux nouvelles conditions de vol dans un contexte de changement climatique.

ACTEURS CONCERNÉS :

Acteurs de l'industrie aéronautique

Éléments de contexte

Même dans une perspective d'une réduction du trafic aérien, de nombreux avions continueront de voler. Il convient donc d'étudier les voies pour les rendre aussi efficaces, énergétiquement et climatiquement, que possible.

La mise en œuvre d'un nouveau et ambitieux programme de développement aéronautique, orienté résolument vers ces objectifs, représente une opportunité pour redynamiser l'innovation qui a toujours prévalu dans le domaine aéronautique, et pour renouer avec la tendance à l'amélioration énergétique des avions, en cours d'essoufflement.

De tels programmes ont naturellement ponctué l'histoire de l'aéronautique : le programme Concorde ou le programme A380 sont de bons exemples et démontrent que leur développement est accessible pourvu que l'impulsion politique initiale et l'ambition soit à la hauteur.

On peut considérer que 10 ans sont nécessaires pour développer un nouveau programme, certifier l'avion et sortir le premier modèle des chaînes d'assemblage.

Le défi est immense. Pour respecter l'objectif de réduction des émissions de 5%/an (i.e. diviser par 4,5 les émissions de CO₂ entre 2020 et 2050), le futur avion devra s'adapter à des

contraintes importantes :

- **La diminution de l'impact climatique total par passager.**
km : réduction de la consommation de carburant (efficacité énergétique) et réduction des effets hors-CO₂ (effets des oxydes d'azote sur la chimie atmosphérique, traînées de condensation, etc.) et amélioration radicale de l'efficacité énergétique des appareils par rapport à la génération de turbo-réacteurs commerciaux la plus récente.
- **L'évolution des besoins de mobilité aérienne** : la décroissance nécessaire du trafic aérien va s'accompagner de changement dans les habitudes de voyages de toute distance.
- **L'évolution du climat** : dans une atmosphère qui se réchauffe et dont l'humidité absolue augmente, toutes choses égales par ailleurs, la poussée des moteurs et la portance tendent à diminuer. De même la couche atmosphérique où le cisaillement est maximum (production de turbulence) tend à remonter¹²⁴ ; il sera sans doute nécessaire d'anticiper cet effet pour définir l'altitude de vol et le Mach de croisière.

Le rôle de l'État et de ses partenaires européens est incontournable. Alors que l'industrie est sous le choc de la crise du COVID-19, le lancement d'un tel programme ne saurait voir le jour sans une forte impulsion politique ni sans une garantie publique, notamment en ce qui concerne les risques industriels associés.

120. Le Groupement français des industries aéronautiques et spatiales (GIFAS) indique ainsi représenter de 195 000 à 350 000 emplois en France, en tenant compte de toute la filière. Voir https://www.gifas.asso.fr/sites/default/files/video/situationemploi2018web_copv1.pdf

121. <https://www.gifas.asso.fr/sites/default/files/video/gifasra20172018regre-gatsfr.pdf>

122. https://aerodynamicsvisory.com/wp-content/uploads/2018/07/AeroDynamic-Test_Global-Aerospace-Industry_16July2018.pdf

123. <http://www.worldspaceexports.com/aerospace-exports-by-country/>

124. Williams, P. Increased Light, Moderate, and Severe Clear-Air Turbulence in Response to Climate Change, ADVANCES IN ATMOSPHERIC SCIENCES, VOL. 34, 2017, pp. 576–586

Description détaillée de la mesure

Lancer, soutenir (afin d'en limiter les risques pour les industriels) et accompagner un **programme de développement aéronautique visant à initier la production d'ici 2030** d'un avion adapté aux nouveaux besoins de mobilité aérienne, aux nouvelles exigences en matière de consommation d'énergie, et aux nouvelles conditions de vol dans un contexte de changement climatique.

Ce programme de développement devra être fondé sur un cahier des charges adressé aux industriels de l'aéronautique, regroupés en consortium, et dont les éléments essentiels sont décrits ci-dessous.

Le cahier des charges vise à répondre aux objectifs suivants :

- **Date de mise en service** : 2030
- **Besoin de mobilité** : l'opération du futur avion interviendra dans un contexte de diminution du trafic aérien de 2,5%/an entre 2019 et 2050.
- **Consommation et impact climatique** : le nouvel appareil devra permettre une réduction de la consommation de carburant (efficacité énergétique) et des effets hors-CO₂ (effets des oxydes d'azote sur la chimie atmosphérique, traînées de condensation, etc.) de **25% par rapport au meilleur standard du marché en 2020** (A320Neo). Cela concerne les phases de vols, comme les phases au sol¹²⁵.
- **Catégorie de l'appareil** : moyens et longs-courriers.

Les vols de plus de 1500 km sont responsables d'environ 80% des émissions du transport aérien¹²⁶ et constituent le gisement principal à exploiter. Par ailleurs, le trafic international (entre pays) représente environ 40% des passagers dans le monde. Un grand nombre de vols court-courriers sont enfin substituables par les modes de transport terrestres (notamment ferroviaires).

- **Eco-conception** : la production de ce nouvel appareil doit :
 - permettre d'assurer un renouvellement rapide des flottes des compagnies aériennes dès 2030 ;
 - ne pas engendrer davantage d'émissions CO₂ que les meilleurs standard du marché en 2020 ;
 - être facilement recyclable.

Répondre à ces objectifs ambitieux implique également de :

- Pratiquer la co-conception en réunissant dès la phase d'avant-projet motoristes et avionneurs (amélioration de l'intégration matrice) ;

- Pratiquer la co-conception avec les compagnies aériennes afin de préparer le public à des formes d'avion potentiellement différentes des formes traditionnelles ;
- Recourir à des technologies ou connaissances nouvelles (par ex. surfaces portantes et non portantes laminaires ; plus grand allongement des ailes afin de réduire la traînée induite ; Mach de vol optimal potentiellement inférieur à celui des formes actuelles ; maîtrise du bruit lors des phases de décollage et d'atterrissage) ;
- Considérer des technologies jusqu'ici laissées de côté pour des raisons économiques (ex. Open Rotor) ou adapter des technologies existantes (ex. turbopropulseur) ;
- Diminuer le coût carbone des opérations et manœuvres au sol ;
- Encourager les compagnies aériennes (par des dispositifs réglementaires et la détermination d'objectifs clairs et ambitieux, par des systèmes de bonus/malus sur les redances, etc.) à renouveler rapidement leur flotte en privilégiant ces nouveaux appareils plus économes.

Remarques :

1. Le développement de cet appareil (avion 2030) permet de d'atteindre les objectifs de réduction de consommation d'énergie pour la période 2030-2040. Pour atteindre l'objectif final (division par 5 des émissions de CO₂ en 2050), il est nécessaire qu'à l'issue de ce 1^{er} programme de développement, un nouveau programme de développement aéronautique soit lancé pour développer l'avion adapté aux conditions de voyage de 2040 (avion 2040). En d'autres termes, l'avion 2030 sera progressivement remplacé par l'avion 2040 (à partir de 2040) et ne volera plus en 2050.
2. Les gains réalisables par le biais des agro-carburants ne sont pas considérés, notamment parce que des questions d'allocation de la ressource entre différents secteurs se posent et sur lesquels il est difficile de statuer sans une réflexion systémique. La capacité des moteurs à les utiliser pourrait être une contrainte à ajouter au cahier des charges.
3. Une capacité de connexion aux grands hubs des autres continents pourra être considérée, dans le cadre d'une version « long range ».
4. En complément, le transport de fret pourrait bénéficier du développement des dirigeables, ce qui nécessite encore des études en recherche et développement. Une filière existe déjà en France pour le développement de dirigeables de 60 tonnes.

125. Les calculs de dimensionnement sont présentés en Annexe.

126. Aviation benefits beyond borders, Report, Air Transport Action Group (ATAG), Octobre 2018

Externalités engendrées

A titre indicatif, le coût d'un programme de développement d'un nouvel avion (ex. A380) est d'environ 10 milliards d'euros.

Sur la base des budgets de recherche stratégique *Clean Sky*, le financement nécessaire pour la réalisation des études concernant la mise en place d'un programme court et moyen-courrier est de l'ordre de 150 millions d'euros par an, ce qui représente quelques milliers d'emplois directs à forte valeur ajoutée (recherche et développement) par an. La continuité de ce finan-

cement sur 5 ans permettrait d'accompagner la mise en place du programme et la levée des risques technologiques rencontrés par les industriels¹²⁷.

Le développement d'une filière de recyclage des matériaux composites bénéficierait aussi au recyclage de la filière éolienne (qui représente environ le même volume à traiter que le transport aérien).

5. Conclusion

Le transport aérien fait partie des quelques secteurs pour lesquels il n'existe pas, à court ni moyen termes, d'alternative technologique « décarbonée » (à la différence du transport automobile par exemple). Cette caractéristique fait de ce secteur une victime de l'inéluctable transition vers une économie bas-carbone. De nombreux emplois, de nombreux territoires et entreprises seront affectés tôt ou tard.

Repousser l'échéance ne ferait qu'aggraver le choc.

Cette situation démontre sans aucun doute le besoin d'une stratégie nationale claire et ambitieuse pour transformer profondément ces activités avant qu'elles ne subissent durement les effets des contraintes physiques.

Cette étude en dessine les voies possibles et sincères. Même conçue avec la plus grande attention aux emplois, cette transformation n'en maintiendra pas le nombre au sein du secteur du transport aérien.

Ceci confirme la nécessité d'une stratégie prévoyant des mouvements de salariés entre secteurs, et le développement résolu des secteurs fortement décarbonables.

Une telle stratégie est justement l'objet du « plan de transformation de l'économie française » du *Shift Project*, publié dans sa version finale en septembre 2020.

¹²⁷. *Clean sky 2 joint undertaking third amended bi-annual work plan and BUDGET 2018-2019* page 96/97

6. Annexes

6.1 Contrepartie technique n°1 : Opération au sol

La mise en œuvre du SETO, SETO ou l'usage de système de traction engendrent des contraintes opérationnelles récapitulées dans le tableau ci-dessous.

CONTRAINTE OPÉRATIONNELLE ET EXTERNALITÉS :	Applicable pour :		
	SETI	SETO	STAR
Il est nécessaire de garder l'APU en marche afin de fournir de l'air pour démarrer le 2 ^{ème} moteur, mais aussi une génératrice en back-up de la génératrice moteur. Cela réduit le bénéfice en consommation fuel, ce qui est pris en compte dans les calculs.	X	X	X
Il faut conserver pendant le roulage le moteur alimentant le circuit hydraulique en charge des freins et de la roue avant (les pilotes devront donc faire attention à quel moteur démarrer pour avoir les systèmes hydrauliques opérationnels dont ils ont besoin).	X	X	X
Certains moteurs requièrent un temps mini de refroidissement après l'atterrissage, pour ceux-là l'obligation de SETI ne serait pas opérationnelle.	X		X
Le moteur éteint ne peut pas être démarré juste avant le décollage, car il faut l'allumer 5 min avant le décollage (à affiner selon les moteurs) : <ul style="list-style-type: none"> • 1min pour démarrer un LEAP chaud (le SETO ne sera pas appliqué au 1er vol sur moteur froid de toute façon). Démarrage à faire en ligne droite. • 3min de préchauffage moteur. • 1min pour faire la checklist avant décollage. 		X	X
Il faut donc conditionner l'obligation de SETO au temps de roulage qui dépend de la distance entre le point de stationnement et la piste, donc de la taille de l'aéroport.			
En cas de forte charge (PAX, fret...), un virage serré ou ralenti peut ne pas être possible (problème de différentiel moteur aussi), et problème aussi en cas de zone de roulage glissante. En général il n'est pas commode de bien contrôler une trajectoire précise (sortie parking) alors que la zone est encombrée.		X	
Pour sortir du parking, il peut être nécessaire de pousser la manette au-delà du ralenti, et donc il faut prendre des précautions pour éviter un souffle moteur excessif (risque d'endommager les abords), et de souffler des débris (risque FOD).		X	
Elles engendrent aussi des risques et externalités négatives (techniques) :			
RISQUES ET EXTERNALITÉS :	Applicable pour :		
	SETI	SETO	STAR
Risque de ne pas détecter une fuite (carburant ou hydraulique) car pas d'opérateur en bout de piste. Il conviendra de demander à la tour de contrôle de vérifier cela grâce à la mise en place de caméras en début de piste. Le SETO ne sera donc pas obligatoire au 1er vol du jour, car si une fuite doit survenir, c'est souvent moteur froid.		X	X

PRÉPARER L'AVENIR DE L'AVIATION – RAPPORT DES CONTREPARTIES À L'AIDE PUBLIQUE – 27 MAI 2020

Impact D&C (Delay and Cancellation) car risque de retour à la porte d'embarquement si le 2e moteur ne démarre pas une fois en bout de piste (mais risque très faible) ou si une panne est détectée après le démarrage sur ce 2e moteur ou sur tous les systèmes associés dont les génératrices électriques et les différents transferts (APU, GEN1, GEN2) qui se font lors du démarrage ou juste après.		X	X
Impact sur la durée de vie des moteurs car le fait de passer le moteur de éteint (froid) à plein gaz (très chaud) directement est pénalisant en durée de vie, et donc nécessitera davantage de maintenance sur les moteurs.		X	X

Externalité positive: La poussée ralenti sal étant souvent jugée trop élevée sur les moteurs récents à fort taux de dilution (ou By-Pass Ratio BPR), une problématique d'usure des freins prématurée existe. Surtout après l'atterrissage,

où l'avion est plus léger, et d'autant plus que l'avion a déjà chauffé les freins lors de l'atterrissage. Le SETI-SETO et STAR permettent d'y remédier.



Contributeurs et remerciements

Cette synthèse et ce rapport sont le résultat d'un travail collectif, qui a bénéficié de nombreuses contributions d'experts, particulièrement de *Shifters*, et de membres de SUPAERO-DECARBO, un collectif d'actuels et anciens élèves de l'ISAE SUPAERO. Le contenu de ce document n'engage que *The Shift Project*. Les interprétations, positions et recommandations y figurant ne peuvent être attribuées aux relecteurs ou contributeurs.

SUPAERO-DECARBO

SUPAERO-DECARBO est un collectif d'actuels et anciens élèves de l'ISAE SUPAERO qui pense que la nouvelle donne climatique et planétaire invite urgemment l'humanité à entrer dans un changement sans précédent pour lequel la contribution de chacun sera déterminante. En outre, elle ouvre un champ d'innovation et d'usage, lucide inédit et enthousiasmant, dans lequel les ingénieurs ont un rôle central à jouer. Les Supaero-Decarbo ont pour objectif de proposer, soutenir, accélérer et contribuer à toute initiative permettant d'augmenter le niveau de conscience et de connaissances sur le changement climatique de chacun et d'imaginer le monde de demain, en lien avec l'école et l'industrie. Leur action est dédiée en premier lieu aux étudiants et à la communauté de l'ISAE-SUPAERO, mais s'adresse plus largement à tous ceux qui veulent contribuer avec cœur et détermination à la mobilité et à la société de demain.

The Shifters

The Shifters, c'est un réseau de plusieurs milliers de bénévoles dont la mission est : d'appuyer le Shift dans ses travaux, de s'informer, débattre et se former sur l'économie, l'énergie et le climat, et diffuser les idées et travaux du *Shift*.

The Shift Project

The Shift Project est un think tank qui œuvre en faveur d'une économie libérée de la contrainte carbone. Association loi 1901 reconnue d'intérêt général et guidée par l'exigence de la rigueur scientifique, notre mission est d'éclairer et influencer le débat sur la transition énergétique en Europe. Nos membres sont de grandes entreprises qui veulent faire de la transition énergétique leur priorité.

La place des « Contreparties » dans le « Plan de transformation de l'économie » du Shift

Le 6 mai 2020, le *Shift* a publié son [programme de travail d'urgence](#) détaillant le chantier à mener pour aboutir à un « Plan de transformation de l'économie française », et la [campagne de financement participatif](#) associée. Nous remercions vivement les donatrices et donateurs pour leur votre engagement en faveur du « chantier d'urgence ».

Le « Plan », dont une première version sera publiée à l'été, visera à rendre saines et robustes nos activités essentielles (se nourrir, se loger, se déplacer, se soigner, travailler, comprendre, échanger) pour les temps de crise économique et écologique.

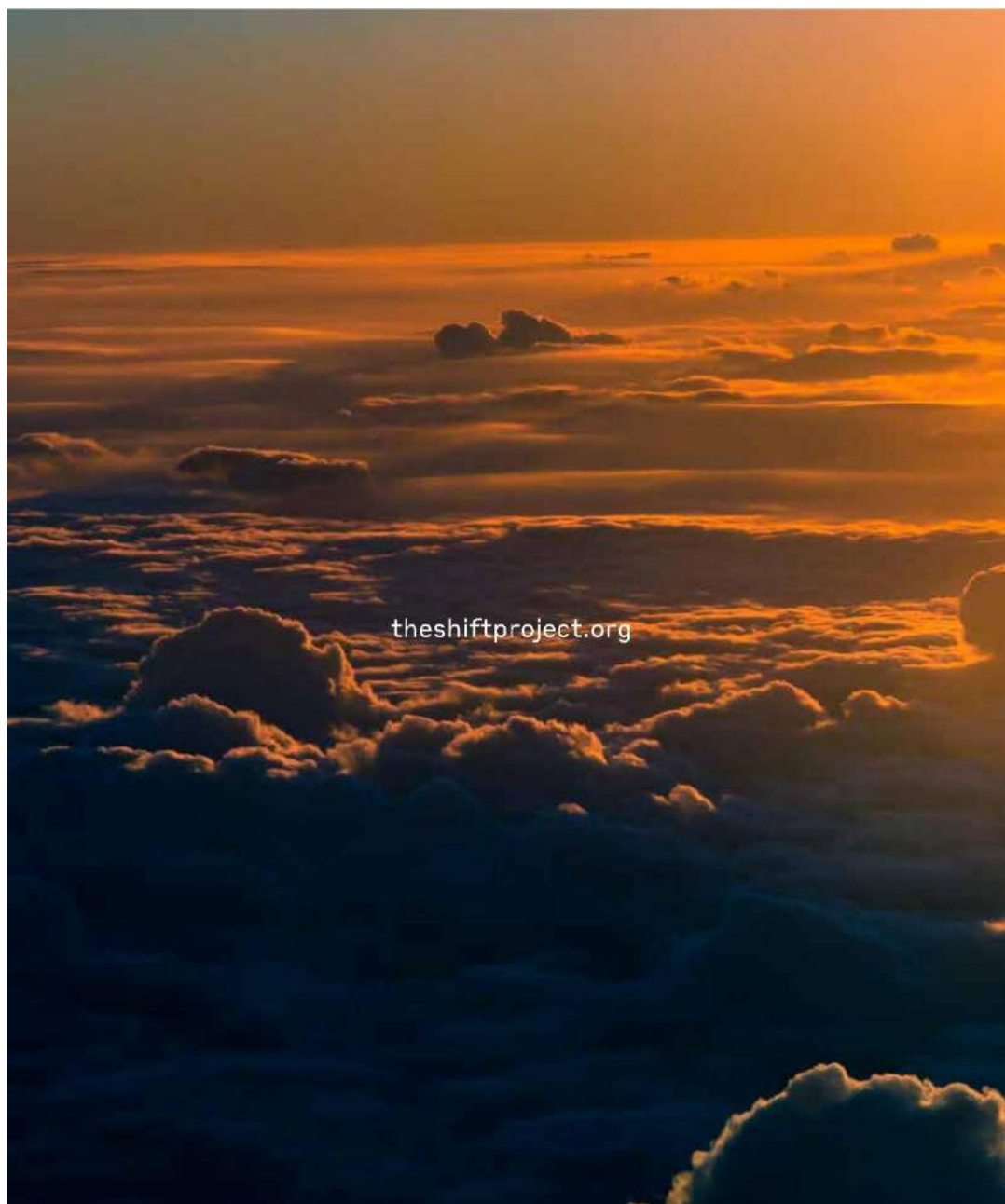
Il est accompagné de « contreparties décarbonantes » aux aides de l'État dans le cadre de la crise du COVID-19, détaillées par filière, par territoire ou par acteur. Des contreparties destinées en premier lieu aux gens qui maîtrisent des savoir-faire puissants, mais travaillent dans des activités risquant a priori d'avoir beaucoup à perdre, telles que l'aéronautique et l'automobile.

Contact

preparerlavenir@theshiftproject.org | Presse : 06 95 10 81 91

Photo de couverture : ©
Mise en page : Camilo Hiche





Avec la contribution de :



@662 - Boniface Jérôme - Santes

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 17:26:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :AVIS CONTRE L'EXTENSION DE L'AÉROPORT

Page 899 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Je suis contre le projet de modernisation et d'extension de l'aéroport de Lesquin et contre l'augmentation du Traffic passager et du fret car il n'est pas en ligne avec les objectifs en faveur du climat et du réchauffement climatique.

Je suis POUR le couvre feu des mouvements aériens entre 22h00 à 06h00 et POUR garder le plafonnement actuel en nombre de passager.

Parce qu'il est de notre responsabilité de réaliser un développement économique durable de notre métropole en respectant la qualité de vie, les normes sanitaires en abaissant les niveaux de pollution aux particules fines et nuisances sonores au sein de notre Métropole .

La pollution aux particules fines de l'air nous impacte de plus en plus de part les alertes pollution de plus en plus nombreuses sur les routes de la métropole.

Les pouvoirs publics nous incitent immédiatement dès le début de l'alerte à réduire la vitesse de 20km/h de notre véhicule et à plus utiliser la marche ou le vélo et les autres moyens de transport le train tramway, métro.

Quelle sera la contribution de l'aéroport de Lesquin (qui se trouve à l'intérieur du bassin de population de plus d'un million d'habitant) pendant ces pics de pollution??? Ralentir la vitesse des avions, annuler les vols ...?

Nous savons tous que la qualité de l'air que nous respirons est responsable de maladies qui ont un cout humain et financier énorme.

Et ces maladies touchent davantage les plus vulnérables : nos aînés et nos enfants. Les nuisances sonores sont en général peu ou pas pris en compte et sont elles aussi responsables de bien de problèmes de santé.

Il serait responsable de faire des mesures de particules fines et niveau sonore au centre des villes et villages, dans les écoles et Ephad jouxtant l'aéroport pour se rendre compte des particules ingérées.

Selon ses calculs du think tank coeur europe , l'aéroport de Zaventem « est la première source de pollution respiratoire sur Bruxelles et les communes avoisinantes du Brabant flamand ». Les mouvements d'avions seraient en effet responsables d'une pollution aux particules supérieure à celle des 190.000 véhicules automobiles circulant dans les artères de la capitale !

Bientôt nous aurons des péages bas carbone pour accéder au centre ville ou l'autorisation de circuler un jour sur deux; c'est déjà le cas dans de nombreuses villes en cas de pic de pollution.

Encore une fois quelle sera la contribution de l'aéroport de Lesquin qui polluera de plus en plus ?

Je suis contre le projet de modernisation et d'extension de l'aéroport de Lesquin et contre l'augmentation du Trafic passager et du fret car il n'est pas en ligne avec les objectifs en faveur du climat et du réchauffement climatique.

Je suis pour le couvre feu des mouvements aériens entre 22h00 à 06h00 et de garder le plafonnement actuel en nombre de passager.

Parce qu'il est de notre responsabilité de réaliser un développement économique durable de notre métropole en respectant la qualité de vie, les normes sanitaires en vigueur ou non en abaissant les niveaux de la pollution aux particules fines et nuisances sonores au sein de notre Métropole .

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@663 - ML Monique - Saint-André-lez-Lille

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 18:03:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le projet de la modernisation de l'aéroport

Contribution :

Le projet de modernisation comporte deux volets:

La mise aux normes de sécurité et la modernisation.

La mise aux normes comprend 3 volets dont l'élargissement de la piste principale de 15m grâce à la réalisation d'accotements, pour accueillir des avions plus lourds plus bruyants comme le B777 et le A350 afin de développer le projet caché de Fret.

OUI à la modernisation du bâtiment existant.

NON à l'élargissement à la piste mais oui à la création du chemin de Ronde

NON à l'augmentation de la pollution de particules fines et ultra fines accroissant significativement l'asthme, les cancers, les maladies cardiaques et les maladies neurologiques dégénératives.

NON à l'augmentation des nuisances sonores déjà très élevés pour les riverains des secteurs concernés.

Nous demandons le respect de la constitution française Article 1 de la charte environnementale sans discrimination aucune: "Chacun à le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé".

Nous demandons un projet plus respectueux de l'environnement et des riverains.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@664 - Benjamin - Péronne-en-Mélantois

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 18:41:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Deja trop de nuisance

Contribution :

Bonjour, habitant à Peronne, les nuisances sont deja trop nombreuses et multiples, plusieurs aéroports sont à proximité de Lille et sont largement suffisant pour les hauts de france donc je suis contre l'agrandissement de l'aéroport.

Cdlr

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@665 - Tarrin Chrystelle - Gruson

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 19:12:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Avis défavorable au projet de modernisation de l aéroport de Lesquin

Contribution :

Bonjour ,

Je vous partage mon avis défavorable pour le projet de modernisation de l aéroport de Lesquin et propose les dispositions suivantes:

PROTECTION DE LA NUIT et DEMANDE DE COUVRE FEU

RESPECT DES TRAJECTOIRES

CREATION DE VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

AMELIORATION DE LA QUALITE DE L AIR ET NOTAMMENT PRISE EN COMPTE DES PARTICULES FINES

ENGAGEMENT SUR LA PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

FACILITATION DES TRANSPORTS AVEC MOINS D IMPACT QUE L AVION: TRAINS, COVOITURAGE...

Merci pour votre écoute

Chrystelle et Gilles Tarrin

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@666 - Tarrin Gilles - Gruson

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 19:21:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Avis contre l'agrandissement de l'aéroport de lille

Contribution :

Bonjour,

Nous devons réduire le réchauffement climatique.

Des aéroports internationaux sont très facilement accessible par la route, par le TGV (Paris, Londres, Bruxelles).

Il existe de nombreuses alternatives au transport aérien bien moins impactantes pour l'environnement.

L'agrandissement de l'aéroport de Lille signifierait de significativement augmenter les nuisances liées au trafic aérien : bruit, émissions nocives pour l'environnement.

Aussi je ne souhaite pas soutenir ce projet qui nueraient la qualité de vie dans notre région.

Salutations

Gilles Tarrin (habitants de Gruson)

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@667 - DUCHOSSOY LAURENCE - Cuincy

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 19:23:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :ARCHI CONTRE

Contribution :

Nous n'héritons pas de la terre de nos parents, nous l'empruntons à nos enfants.

Antoine de Saint Exupéry

Notre responsabilité collective est de préserver l'environnement de nos enfants. A l'heure du réchauffement climatique, ce projet est une aberration.

Quel avenir nous promettent M Gennart, directeur de l'aéroport (ancien directeur à Charleroi), M Coulon président du SMALIM (Syndicat Mixte des Aéroports de Lille Lesquin, et de Merville), et le directeur général de Log's .Ce projet "Supraways" financé par la MEL développera le frêt et l'artificialisation des sols.

Peut-on qualifier ce projet de moderne quand on comprend qu'il s'agit, glissé dans les interlignes, de mises aux normes pour accueillir de gros porteurs !

Il est indispensable d'établir un COUVRE FEU de 8h comme recommandé par l'OMS, et d'établir des couloirs aériens sur les infrastructures existantes (autoroutes).

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@668 - Dupont Hélène - Péronne-en-Mélantois

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 19:34:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Opposition à l'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin

Page 904 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Je suis opposée à l'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin pour plusieurs raisons :

Tout d'abord par souci écologique. Il est plus que temps de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les avions émettent en effet, 50 à 60 fois plus de gaz à effet de serre que les trains, à trajet équivalent.

L'augmentation du trafic lié à l'agrandissement de l'aéroport mènera à une augmentation des risques de pollutions aux métaux lourds, résidus des hydrocarbures. Ainsi qu'à l'augmentation des émissions de particules fines et ultrafines. La combustion d'1g de kérosène produit approximativement 100 milliards de particules ultrafines.

Sans oublier que l'extension de la zone d'activité à Lesquin ajoutera du trafic routier supplémentaire.(véhicules particuliers et poids lourds) et des embouteillages

Ensuite par souci de santé publique. Le bruit généré par le décollage et l'atterrissage des avions de plus en plus puissants portera préjudice à l'hygiène de vie des habitants de la proximité de l'aéroport. Avec des troubles divers allant des troubles du sommeil, à l'augmentation du stress, la perturbation du système nerveux et du système endocrinien, l'hypertension artérielle, l'artériosclérose, sans oublier les cardiopathies ischémiques et les A.V.C.

A ce propos, il serait indispensable de mettre en place un couvre-feu, la nuit, de 23h à 7 heures.

En ce qui concerne la qualité de l'eau . L'aéroport de Lille-Lesquin se situe sur une nappe de craie représentant 40% des réserves en eau potables de la MEL. Il existe un risque que le rejet des substances polluantes, impacte les zones de captages du sud de Lille.

En ce qui concerne l'élargissement des pistes, je suis absolument contre. Je ne tiens pas à voir et à entendre des gros porteurs de catégorie E, plus lourds, plus bruyants et plus polluants.

Sans oublier que l'augmentation du trafic, des pollutions sonores et de l'air, dévaluera le capital immobilier des riverains.

Donc, je suis résolument contre ce projet d'agrandissement, avec élargissement des pistes, extension des parkings à avions et augmentation du volume de fret avec accueil des très gros porteurs.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@669 - VENANT SYLVAIN - Sainghin-en-Mélantois

Page 905 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 19:39:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Nuisance aéroport de LESQUIN

Contribution :

Bonjour,

Est-ce que l'agrandissement proposé suggère une croissance du trafic aérien ? Est-ce que c'est bien sérieux compte tenu de la nuisance déjà vécue avec le planning de vol actuel ?

Que font les élus locaux ????

Merci.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@670 - DEVAUX Patrick

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 20:00:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Un projet politique en totale inadéquation avec la réalité du terrain

Contribution :

La région Hauts-de-France est déjà au coeur d'un réseau aérien dense et facilement accessible par voie routière et par voie ferroviaire (notamment le TGV). On y trouve les aéroports de la Belgique limitrophe (Zaventem à une centaine de kilomètres et Charleroi à environ 120 kilomètres), les aéroports de la région parisienne et bien-sûr Beauvais. L'aéroport de Lille-Lesquin dessert déjà de nombreuses destinations et s'intègre bien à ce paysage aérien.

Le projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin est avant tout un projet politique à courte vue sans réalité avec les besoins du territoire.

Il serait sans doute plus pertinent d'investir dans le transport fluvial, ferroviaire, dans les plate-formes multimodales, dans l'agrandissement et dans la meilleure gestion de notre réseau routier et pourquoi de doter Lille d'une deuxième gare TGV.

Je suis contre le projet d'agrandissement de l'aéroport Lille Lesquin.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@671 - Goncalves Lola - Templeuve

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 20:05:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille

Contribution :

Je suis contre ce projet d'agrandissement

Nous avons suffisamment de nuisances sonores et environnementales à mon goût.

Les aéroports de Paris et Bruxelles sont faciles d'accès par TGV ou véhicule.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@672 - Comité Génération.s Val de Deule - Marcq-en-Barœul

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 20:17:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet d'agrandissement d'un autre temps

Contribution :

Contribution de Génération.s Val de Deule, couvrant les communes de Marcq-en-Barœul, Lambersart, La Madeleine, Mouvaux, Saint-André-lez-Lille, Marquette-lez-Lille, Bondues.

Pièce(s) jointe(s) :

Document : Contribution Gs VDD.pdf, page 1 sur 1



Le 8 février 2022

PROJET D'AGRANDISSEMENT D'UN AUTRE TEMPS

Nous, Comité Génération.s Val de Deule sommes résolument contre l'agrandissement de l'aéroport et l'augmentation du trafic aérien.

1/ Les transports aériens sont néfastes pour le climat avec plus de 7% de l'émission des gaz à effets de serre (GES) en France. Toute compensation carbone est un leurre, nous devons baisser les émissions, pas les compenser. Cet agrandissement produira de fait une intensification des vols commerciaux ainsi que des vols de fret.

2/ Le trafic routier supplémentaire généré par les voyageurs, les camions pour le fret sont une nuisance pour les riverains et cause de pollution et d'émission de GES. De plus les bouchons traditionnels de l'A25 s'en trouveraient encore accrus

3/ Les nuisances sonores et la pollution directe générée par les avions, en particulier au décollage, seraient augmentées alors qu'une demande insistante pour un couvre-feu de 23h à 7h, est demandée par les riverains.

4/ L'artificialisation des sols (pistes, parkings etc....) amène un triple danger : danger pour le climat (car on sait que les sols non artificialisés absorbent mieux la chaleur), danger pour la biodiversité (car elle est déjà bien mal en point et toute bétonisation la détruit encore un peu plus), danger dans ce cas sur la nappe phréatique sous cette zone qui alimente 40% de l'eau de la MEL (risque de diminution de l'alimentation en eau)

5/ Le stockage et le déversement ou écoulement de divers fluides polluants seront augmentés par un nombre plus grands d'avion pendant toutes les phases d'alimentation en carburant, de déversage de produits dégivrant etc.

6/ Nous sommes à moins d'une heure en train de deux grands aéroports internationaux avec Roissy et Bruxelles, et de plusieurs aéroports locaux tel que Charleroi qu'il est aisé d'atteindre en bus. L'offre de transports aériens est donc déjà bien présente dans notre région.

Enfin, malgré les slogans divers et variés concernant 'la démocratisation des vols', seule une partie de la population la plus aisée utilise l'avion comme moyen de déplacement fréquent. Par ailleurs, les low costs ont des pratiques de gestion de leur personnel tout à fait désastreuses.

En résumé, cet agrandissement est d'un autre temps, celui de la pollution sans conséquence, de la consommation des ressources naturelles sans mesure, bref, celui d'un temps où nous étions sourds et aveugles aux dommages causés par nos modes de vie, celui d'un temps où la réduction de l'émission de CO2 n'était pas une impérative nécessité.

@673 - Comité Génération.s Lille - Lille

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 20:27:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet d'agrandissement d'un autre temps

Page 908 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Contribution du comité Génération.s de Lille

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Contribution Gs Lille.pdf, page 1 sur 1



Le 8 février 2022

PROJET D'AGRANDISSEMENT D'UN AUTRE TEMPS

Nous, Comité Génération.s Val de Deule sommes résolument contre l'agrandissement de l'aéroport et l'augmentation du trafic aérien.

1/ Les transports aériens sont néfastes pour le climat avec plus de 7% de l'émission des gaz à effets de serre (GES) en France. Toute compensation carbone est un leurre, nous devons baisser les émissions, pas les compenser. Cet agrandissement produira de fait une intensification des vols commerciaux ainsi que des vols de fret.

2/ Le trafic routier supplémentaire généré par les voyageurs, les camions pour le fret sont une nuisance pour les riverains et cause de pollution et d'émission de GES. De plus les bouchons traditionnels de l'A25 s'en trouveraient encore accrus

3/ Les nuisances sonores et la pollution directe générée par les avions, en particulier au décollage, seraient augmentées alors qu'une demande insistante pour un couvre-feu de 23h à 7h, est demandée par les riverains.

4/ L'artificialisation des sols (pistes, parkings etc....) amène un triple danger : danger pour le climat (car on sait que les sols non artificialisés absorbent mieux la chaleur), danger pour la biodiversité (car elle est déjà bien mal en point et toute bétonisation la détruit encore un peu plus), danger dans ce cas sur la nappe phréatique sous cette zone qui alimente 40% de l'eau de la MEL (risque de diminution de l'alimentation en eau)

5/ Le stockage et le déversement ou écoulement de divers fluides polluants seront augmentés par un nombre plus grands d'avion pendant toutes les phases d'alimentation en carburant, de déversage de produits dégivrant etc.

6/ Nous sommes à moins d'une heure en train de deux grands aéroports internationaux avec Roissy et Bruxelles, et de plusieurs aéroports locaux tel que Charleroi qu'il est aisé d'atteindre en bus. L'offre de transports aériens est donc déjà bien présente dans notre région.

Enfin, malgré les slogans divers et variés concernant 'la démocratisation des vols', seule une partie de la population la plus aisée utilise l'avion comme moyen de déplacement fréquent. Par ailleurs, les low costs ont des pratiques de gestion de leur personnel tout à fait désastreuses.

En résumé, cet agrandissement est d'un autre temps, celui de la pollution sans conséquence, de la consommation des ressources naturelles sans mesure, bref, celui d'un temps où nous étions sourds et aveugles aux dommages causés par nos modes de vie, celui d'un temps où la réduction de l'émission de CO2 n'était pas une impérative nécessité.

@674 - DESMARESCAUX GREGOIRE

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 20:33:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution contre le projet d'extension

Contribution :

Lire argumentaire en PJ.

Pièce(s) jointe(s) :

Document : Enquête publique aéroport Lesquin (1).pdf, page 1 sur 10

Enquête publique aéroport Lesquin

I. Un projet préjudiciable au cadre de vie des habitants et contraire à l'intérêt général, dans un contexte d'urgence climatique.

1. Un projet contraire aux enjeux climatiques et au principe de gestion durable des énergies.

Les accords de Paris fixent comme objectif de limiter le réchauffement climatique à un niveau inférieur à 2°C (de préférence à 1,5°C), par rapport au niveau préindustriel. La concrétisation de cet objectif implique de parvenir à une neutralité carbone d'ici le milieu du siècle, tout en accroissant la capacité des pays à faire face aux impacts du changement climatique.

Au rythme actuel des engagements concrètement réalisés par les Etats, le monde se dirige vers un réchauffement de +4°C à +5°C, soit un niveau jugé catastrophique par le GIEC.

Le présent projet d'extension de l'aéroport de Lesquin prend le contre-pied des obligations internationales et conforte, par le signal qu'il diffuse, une situation déjà très préoccupante.

1.1. La contradiction du projet par rapport à la nécessité de réduire nos consommations.

- Le Plan Climat Air Energie (PCAET) de la Métropole européenne de Lille prévoit une réduction de 45% des émissions de gaz à effet de serre en 2030 puis -89% en 2050 par rapport à 1990 et -16% de consommation d'énergie entre 2016 et 2030.

- Le transport aérien est responsable de plus de 7% des gaz à effet de serre en France ([source B&L évolution](#)).

1.2. L'existence d'autres solutions plus durables.

- Environ 2/3 du trafic de l'aéroport Lille- Lesquin est en concurrence avec le TGV. Or, à trajet équivalent, l'avion émettra 40 à 80 fois plus de gaz à effet de serre pour un gain de temps souvent nul ou très limité.

1.3. Une révolution technologique très incertaine et des données biaisées.

- Les arguments évoqués dans le « scénario projet » visant à limiter à terme les conséquences de l'augmentation du trafic, comme par exemple le recours aux biocarburants et l'hydrogène, sont basés sur des hypothèses de progrès technologiques non fondées : [synthèse du référentiel aviation-climat ISAE-Supaéro sept 2021](#).

- L'étude [Canopee Association Aviation](#) dénonce les projections de l'utilisation d'agrocarburants dans l'aviation. La production mondiale d'agrocarburants, évoquée parmi les pistes de limitation de l'impact du projet à terme, représente 0,004% de la consommation nécessaire de kérosène aujourd'hui (sans prise en compte de l'augmentation du trafic aérien). L'augmentation de la demande des agrocarburants pour l'automobile et le trafic aérien pose déjà de graves problèmes de déforestation et de ressources en terres agricoles disponibles dans un contexte de pression démographique continue.

- Selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la flotte mondiale est actuellement renouvelée en 25 ans. L'étude environnementale a pris en compte un renouvellement de la flotte en

15 ans à partir de 2035 afin d'intégrer les appareils à hydrogène pour justifier la baisse des émissions des gaz à effet de serre. Cette hypothèse est considérée comme très optimiste par le Shift project (source : [scénario «Maverick» du Shift Project](#)) et irréaliste par l'Autorité environnementale (Avis de l'Autorité environnementale sur le projet Lille Lesquin).

2. Les risques du projet pour les ressources en eau : la mise en danger d'une ressource déjà en état critique.

L'aéroport de Lille-Lesquin se situe au-dessus de la nappe de la Craie qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL et qui est très vulnérable aux pollutions : classe B du projet d'intérêt général.

- La surface imperméabilisée par l'aéroport sera accrue de +10 ha par le projet. Il y a donc un fort risque de rejets de substances polluantes (hydrocarbures, produits de dégivrage) vers les captages du Sud de Lille.

- L'augmentation du trafic va mener à une augmentation des risques de pollutions aux métaux lourds et résidus d'hydrocarbures sur l'ensemble d'un secteur sensible.

- Des incidents aux lourdes conséquences seront difficilement évitables. Des fuites anciennes d'hydrocarbures d'un dépôt TOTAL, génèrent toujours un dépassement de la norme des eaux brutes relative à l'indice Hydrocarbures, selon un prélèvement de décembre 2019. D'autres analyses révèlent un relargage lent des hydrocarbures piégés dans les fissures de la Craie.

La situation est d'autant plus préoccupante que l'ensemble des sources d'approvisionnement de la MEL est dans un état de forte pression et fera face à des pressions complémentaires dans les prochaines années tant en raison de la pression démographique que des aménagements existants et à venir ou du changement climatique déjà à l'œuvre.

3. Une dégradation du cadre de vie certaine pour les riverains et l'ensemble d'un secteur.

3.1. Une dégradation induite par le projet.

- A la fin de la concession, hors programme immobilier, le projet générerait une augmentation du trafic de +21% par rapport au scénario de référence contribuant ainsi à aggraver le phénomène de congestion que connaît déjà le territoire quotidiennement.

- En 2039, en considérant le programme immobilier, l'évolution du trafic routier autour de la zone aéroportuaire, représenterait une hausse de +76% par rapport au scénario de référence. De fait, l'abandon définitif du programme immobilier apparaît comme une absolue nécessité pour conserver un cadre vivable pour l'ensemble du secteur « sud de la MEL/ nord Pévèle ».

- Le projet contribue au phénomène de congestion qui ne pourra être sensiblement revu à la baisse qu'avec le déploiement de transports en commun efficaces. Mais ces améliorations tendancielles annoncées par ADL relèvent de mesures qui lui échappent.

- Aucune politique tarifaire sérieuse n'est prévue pour diminuer la part de la voiture individuelle: prix du parking, baisse du prix du bus, accueil des modes actifs.

- Aucune incitation aux modes actifs n'est prévue, ni en desserte du projet, ni en compensation des fortes dégradations que connaîtra le trafic local et la qualité de vie des communes avoisinantes. Cette

situation est d'autant plus regrettable qu'elles seraient une solution efficace dans un territoire dense et à la topographie propice.

3.2. L'absence de prise en compte des projets proches.

- Le projet logistique DC3 (32 000m² de surface de plancher) de la société Prologis, fonds d'investissement américain spécialisé dans la gestion d'entrepôts et de bâtiments logistiques, accentuera très fortement l'impact du projet de modernisation de l'aéroport.
- L'extension de la zone d'activité à Lesquin (l'Aéroparc) ajoutera également un important trafic routier supplémentaire.
- Le rapport de l'Autorité Environnementale ne prend pas en compte le projet P3 logistique à Seclin (23 000m²) dans la liste des projets à prendre en compte dans les effets cumulés du projet de modernisation de l'aéroport.

3.3. Un impact sanitaire majeur.

- La pollution de l'air aux particules fines est responsable de 14% des décès dans la métropole lilloise. Le projet d'agrandissement prévoit une augmentation du nombre de vols et de voyageurs, qui aura mécaniquement un impact sur la qualité de l'air par l'augmentation des émissions de ces polluants - NO₂, PM 10, PM 2,5 - et leur concentration dans l'air ambiant.
- Aujourd'hui, selon une étude ATMO, les taux de polluants atmosphériques dépassent régulièrement les seuils définis par l'OMS sur notre territoire. Or, les particules ultrafines (de l'ordre du nanomètre) fortement impactante pour la santé humaine et dont les moteurs d'avions provoquent de fortes émissions, ne sont pas mesurées et donc non prises en compte ([The Conversation](#)).
- Selon l'étude d'impact environnemental, la hausse de l'activité générée par la réalisation du projet d'extension aura un impact sur les émissions de SO₂, qui connaîtront une augmentation, jusqu'à +36% sur la zone à l'horizon 2050, ainsi qu'une hausse de +27% des NO_x (Oxydes d'azote).
- L'exposition au bruit des avions est génératrice d'effets délétères sur le sommeil, les systèmes cardiovasculaires et endocriniens, les troubles psychologiques et l'état de santé perçue (Source : santé Publique France).

4. Un scénario financièrement déséquilibré par l'absence de prise en compte des véritables coûts sociétaux.

- Du fait de ses impacts négatifs sur l'environnement et sur la qualité de l'air, le projet génère un coût pour la collectivité de 175 millions d'euros. (chapitre 2.5 du mémoire en réponse à l'AE),
 - La saturation du trafic routier n'est pas prise en compte dans ce calcul et le temps perdu dans les embouteillages sera considérable,
- De plus, l'augmentation du trafic et des pollutions sonores et de l'air dévaluera le patrimoine immobilier sur de vastes zones. Aucun chiffrage n'a été réalisé pour en mesurer les conséquences pour les habitants, les collectivités ou certaines activités.
- Contrairement à ce qu'indique l'ADL, l'aéroport ne sera pas saturé en 2023. Les nouvelles projections du trafic post-covid 19, montrent que la capacité maximale de 2,6 millions passagers maximum sera atteinte en 2027 seulement.

- Les nouveaux comportements des voyageurs impacteront les projections de trafic aériens : réduction de la demande sur les trafics loisirs induite par une prise de conscience écologique croissante, réduction du trafic d'affaire induite par le développement accéléré des nouveaux modes de communication (visio, zoom, ...) et réduction due aux alternatives ferroviaires. (source : étude du cabinet Arthur D Little - Annexe de l'étude d'impact)

Au vu de ses différents éléments et des différentes conséquences négatives déjà abordées, le bilan financier doit être revu comme suit :

VAN-SE sur 2019-2050	A	B	C
ADL	5 M€	4 M€	5 M€
Intéressement SMALIM	48 M€	43 M€	48 M€
Impôts et taxes	11 M€	9 M€	11 M€
Impact sur l'économie locale	57 M€	47 M€	57 M€
Temps économisé	75 M€	55 M€	75 M€
Pollution de l'air	-5 M€	-1 M€	-5 M€
Gaz à Effet de Serre (GES)	-108 M€	-95 M€	-175 M€
Nuisances sonores	-2 M€	-2 M€	-2 M€
Accidents de la route	-4 M€	-1 M€	-4 M€
TOTAL	77 M€	60 M€	10 M€

Tableau 5 : Valeur Actualisée Nette socio-économique en M€₂₀₂₆ par scénario

5. Un projet qui interroge au regard de la justice sociale.

- Ce projet favorise une « niche » privilégiée et en ce sens, ne répond pas à l'intérêt général : 10% de la population mondiale prend l'avion chaque année, en 2018. 1% de la population mondiale est responsable de 50% des émissions de l'aviation.

- La majorité des opérateurs présents à Lille-Lesquin sont des compagnies à bas-coût. L'augmentation prévue du trafic passera par ces compagnies à « bas-coût », dont la stratégie est basée sur le dumping social et fiscal se traduisant notamment par des contrats précaires et peu rémunérateurs.

- Le kérosène est la seule énergie fossile non taxée par l'Etat. En comparaison : l'essence et le gazole sont taxés aux alentours de 60%. Il s'agit donc d'une double iniquité qui profite à un mode de transport extrêmement impactant et qui profite essentiellement aux plus favorisés.

II. Des aménagements à mettre impérativement en œuvre au risque de vider de sens un projet qui va à contre-courant des grands intérêts de demain.

S'il est important de rappeler que le projet contredit l'ensemble des engagements nationaux, régionaux et locaux en matière de lutte contre le réchauffement climatique, de gestion des énergies, de résilience des territoires et de lutte contre les inégalités, il est également important de proposer des contreparties dans l'hypothèse peu probable où, tirant parti des bénéfices possibles des progrès technologiques, le projet aboutirait à une validation.

De par l'étendue des impacts liés au projet, ces contreparties doivent s'envisager à l'échelle du territoire, et non sur les seules emprises du projet.

Elles doivent concerner différents domaines :

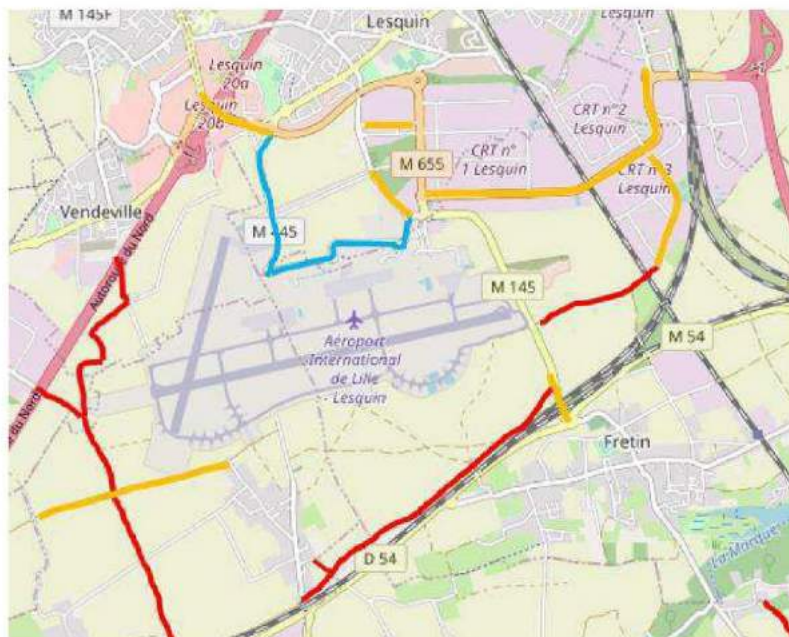
1. La mobilité, enjeu fondamental pour un territoire déjà congestionné.

La congestion actuelle du territoire est lourde de conséquence : pollution, bruit, sécurité routière et en l'absence d'infrastructures adaptées, impossibilité de développer les mobilités douces du fait de l'insécurité réelle et ressentie.

Le projet n'apporte pas les assurances et les compensations suffisantes au regard de son impact extrêmement lourd sur les flux : +1,7 M de passagers/ an par rapport à 2019. L'effort doit nécessairement être accentué sur les points ci-dessous, en lien avec les collectivités concernées, sous peine de rendre difficilement vivable un très large secteur, impactant plus de 115 000 habitants :

- L'**accès aux modes doux** doit être impérativement renforcé. Il devra suivre un cheminement pratique, sûr et balisé. Un véritable parking sécurisé, couvert et gratuit doit être aménagé au plus près de l'entrée du terminal. Des aménagements de casiers doivent être prévus pour les usagers et utilisables à tarifs abordables.

- Plus essentiel encore, c'est l'atténuation de l'impact défavorable du projet pour l'ensemble de son territoire qui doit être visée. A ce titre, le projet doit permettre de **valoriser, compléter et sécuriser les pistes et tracés** déjà existants et de **créer de nouvelles pistes en milieu totalement sécurisé**. Il s'agit d'une contrepartie d'autant plus nécessaire que l'aéroport se situe sur une zone noire en terme de mobilités actives au regard des fortes emprises des différents aménagements et ouvrages proches. Paradoxalement, cette zone est pourtant la jonction de deux territoires dynamiques qui seront les plus concernés par les effets négatifs du projet sur la circulation.



Explication de la carte : l'aéroport, comme les ouvrages publics avoisinants (autoroute, lignes ferroviaires) et le CRT apparaissent comme des ruptures et des points noirs pour les cheminements doux.

Les voies en **rouges** (chemins agricoles) pourraient être aménagées de manière à permettre un contournement plus aisé, permettant un lien direct MEL/ CCPC, via Vendeville/ Templemars et Fretin/ Avelin. Ces aménagement desserviraient également d'importantes zones d'activité (Vendeville, Templemars, Avelin) et permettraient de « créer le lien » entre l'aéroport et son territoire, ses habitants.

Les zones en **orange** sont des voies bitumées qui doivent être aménagées pour les mobilités actives. Elles concernent l'extrémité de la piste cyclable de la RD 145, actuellement très dangereuse et totalement inadaptée, le chemin de Tournai et le CRT, dont la faiblesse des aménagements crée une véritable coupure.

Les zones en **bleu**, partiellement équipées, doivent être modernisées et adaptées car aujourd'hui discontinues, dangereuses (alternance des côtés cyclables) et ne permettant pas la cohabitation piéton/cycles.

- La saturation à prévoir du secteur implique de créer ou conforter d'autres jonctions douces entre la Métropole de Lille et la Communauté de Pévèle Carembault. La réutilisation de la **voie ferrée Ascq Orchies** fermée depuis 2015 et sa transformation en **voie verte**, serait l'une des alternatives les plus intéressantes. Il s'agit d'une compensation fondamentale source de très nombreux bénéfices pour l'ensemble des territoires traversés, de la MEL à la communauté de Pévèle Carembault. Ce projet qui permettrait une véritable jonction cyclable entre le nord et le sud du département bénéficierait

également aux déplacements utilitaires quotidiens, mais aussi au tourisme local, confortant ainsi son utilité même auprès de certains usagers de l'aéroport en voyage régional.

Par ailleurs, cette voie verte pourrait assurer un rôle de **trame verte** grâce à la réalisation de plantations idoines, couplées à un revêtement pérenne qui permettrait d'assurer, au moins partiellement, le lien entre le Val de Marque et le PNR Scarpe Escaut.



Explication cartographie : en rouge les zones concernées par l'augmentation de la circulation. Bien que ces zones doivent être équipées en faveur des mobilités actives, la voie verte (en vert), apparait comme une alternative extrêmement intéressante pour les territoires pour créer une jonction MEL-CCPC, puis Valenciennois en évitant les zones saturées.

- L'autorité environnementale estime que la part de +17% de **transports en commun** pour rejoindre l'aéroport annoncée par ADL à horizon 2039 reste un taux faible. Cela n'est pas suffisant pour réduire le trafic routier engendré par le projet d'extension de l'aéroport.

Il est donc nécessaire d'aller au-delà et de profiter de l'impulsion offerte par le projet pour conforter voire créer des transports en commun fiables et adaptés, pour l'ensemble des territoires concernés. Un travail en concertation avec les collectivités concernées (MEL et Région principalement...) est nécessaire.

- La **desserte en train** locale est aujourd'hui faible et fait face à des avaries en augmentation. Aucune hausse du nombre de passagers de l'aéroport Lille-Lesquin n'est envisageable sans renfort des liaisons ferroviaires proches. Ainsi, la fiabilité et la qualité des dessertes des gares de Lesquin et Fretin (ligne Lille-Valencienne, située au plus près du projet) doivent être améliorées, de même que, plus globalement, la qualité du service en gare lilloise et sa jonction rapide avec l'aéroport.

2. La protection de l'eau et de la biodiversité.

La **ressource en eau** est en état de **vulnérabilité majeure** sur l'ensemble du secteur métropolitain. La nappe de la Craie située sur le secteur de l'aéroport représente 40% de l'alimentation en eau de la MEL et présente une grande vulnérabilité aux pollutions de surface de par sa faible protection géologique. Le projet d'extension qui réduit l'aire de perméabilité et accroît de par son activité le risque de pollution de la nappe n'apporte pas de garanties suffisantes.

L'état de la **biodiversité régionale** est également particulièrement préoccupant ([état des lieux biodiversité](#) – Hauts de France 2019). Aucun projet d'aménagement ne peut désormais s'envisager sans compensation préalable visant non seulement à atténuer son impact mais aussi à restaurer une situation vivable pour la biodiversité.

Si le projet devait être envisagé, il doit s'assortir des conditions impératives suivantes :

- Une compensation par des **reboisements** dans les territoires proches. Ces boisements, qui serviront autant à limiter l'impact global du projet qu'à permettre la résilience d'un territoire en forte contrainte, permettraient également une filtration partielle des eaux. Ces reboisements peuvent prendre diverses formes : création de bois, bosquets, micro forêts, création et confortement des haies existantes, création de trames vertes (voir la piste que représente le projet de voie verte)....

Les intérêts de ces actions de reboisement seraient extrêmement nombreux : biodiversité, relance de la filière bois local, limitation de l'érosion et adaptation des sols, création de ressources locales issues du bois et des plantations, protection des champs captants, aspect paysager...

Les créations de haies doivent aller de pair avec la création de certains cheminements doux proposés.

- Autant que possible, il est nécessaire de viser la pérennisation des champs captants du secteur. Toute emprise complémentaire sur le périmètre du projet doit s'accompagner par la **sanctuarisation de secteurs inconstructibles** dans un périmètre proche de l'aéroport.

- Les marais et les mares jouent un rôle primordial en matière de biodiversité et d'amélioration de la qualité de l'eau. Avec les sécheresses plus fréquentes, ils jouent également un rôle de réservoir essentiel. La mise en place de **plan mare** et de roselières, non seulement dans la zone du projet, mais aussi sur le secteur de la nappe de la Craie, doit être envisagée pour compenser les emprises nouvelles liées au projet.

- Une partie des espaces enherbés situés aux alentours de l'aéroport doivent être transformés en zones d'habitats pour les insectes et pollinisateurs en créant des **prairies fleuries** et petits massifs mellifères.

3. Une adaptation interne aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

- Le gestionnaire du site doit chercher à minimiser l'augmentation de son impact en mettant en place un **management éco responsable** visant à diffuser la responsabilité environnementale auprès de chacun des acteurs. Celui-ci doit être régulièrement remis à jour et donner lieu à évaluation. Il doit concerner l'ensemble des problématiques liées à l'activité du site : gestion des déchets, de la source à la destruction/ transformation, les consommations et l'approvisionnement en énergie, l'eau, l'utilisation de produits dangereux et polluants...
- Les concessions commerciales du site doivent viser l'excellence en terme qualitatif, nutritionnel et de gestion des déchets. Les concessions commerciales situées au sein de l'enceinte doivent répondre aux enjeux actuels en matière de nourriture bio et locale et viser l'excellence en terme de production et de réemploi des déchets.
- Le projet présenté prévoit 600 créations d'emplois. Ces derniers doivent être pérennes et équitables, car l'économie de demain et les débouchés de la population active future ne peuvent se construire sur une iniquité de rémunération et de considération.

4. L'atténuation du bruit au cœur des préoccupations.

- La mise en place de **redevances dissuasives** contre les vols de nuit, comme proposé par le SIVOM Grand Sud de Lille ([lien](#)) paraît la condition minimale au respect de la tranquillité et la santé publique des habitants.
- Au regard de l'impact du bruit pour la santé et de l'augmentation importante des vols, il paraît cependant préférable de suivre les recommandations de l'Autorité Environnementale qui, se basant sur des études de l'ANSES et de Santé Publique France, demande un **couvre-feu** d'au moins 7 heures.
- Ces conditions doivent être doublées par la possibilité offerte à tous citoyens, d'agir en cas de constatation contraire.
 - Le travail de fond sur les **trajectoires** doit se poursuivre, comme demandé par le SIVOM Grand Sud de Lille.
 - Les **stations de mesure de bruit** doivent être modernisées de manière à permettre des mesures optimales en lien avec les demandes des communes avoisinantes.
 - L'exploitation de l'aéroport devra privilégier autant que possible le renouvellement de la flotte utilisée au profit des **avions les moins bruyants et les moins polluants** au passager réellement transporté.

5. La faiblesse des scénarios de compensation financière proposés.

- Les compensations via le fonds carbone mentionnées par ADL ne sont pas crédibles au vue des sommes en jeu : 2,55 M€ jusqu'à 2039, soit un prix à la tonne très faible par rapport au prix du marché européen. Le mécanisme ne sera pas incitatif. De plus, il ne couvre pas l'activité aérienne de l'aéroport qui représente la très grande majorité des conséquences.
- L'activité aérienne (cycle « décollage-atterrissage », ½ croisière, moteurs auxiliaires au sol, traînées atmosphériques) générera de 2019 à 2039 quelques 342 kt eqCO₂, soit 83,1% des émissions totales

(411 kt eqCO2 en prenant en compte l'activité aériennes + le trafic routier + les activités de la plateforme).

- Les compensations carbone obligatoires imposées aux compagnies aériennes par la loi Climat imposées (94 kt eqCO2) sont vides de sens : les mécanismes financiers et techniques restent à l'initiative volontaire et aucun mécanisme de contrôle et de pénalité financière n'est prévu à ce jour !

@675 - BOURRE PIERRE - Saint-Jans-Cappel

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 20:52:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : L'agrandissement de Lille Lesquin n'est pas justifié

Page 920 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

J'ai habité plus de 15 ans à Allennes les Marais, proche de Seclin et de Lille Lesquin. Durant cette période, j'ai subi les nuisances sonores et la pollution des avions au décollage ou en approche de notre aéroport régional. Pas plus qu'hier, la région et la ville de Lille n'ont besoin aujourd'hui de l'agrandissement de Lille Lesquin. En effet, l'Eurométropole est située à 1h30 max en TGV de 3 grands aéroports internationaux que sont Paris CDG, Paris Orly et Brussels International à Zaventem. 2 autres aéroports à Paris Beauvais et Brussels Charleroi, fort bien desservis par les moyens courriers de Ryanair, sont accessibles en à peine 1h de voiture (et même par des bus au départ de Lille Europe pour Charleroi). L'agrandissement de Lille Lesquin est donc totalement injustifié de ce point de vue. Par ailleurs, ce projet, s'il voit le jour, génèrera plus de pollution de l'air dans une région déjà pas très en forme sur ce thème, plus encore de nuisances sonores pour les populations survolées et déjà dérangées, sans parler du coût d'un tel projet pour les contribuables des Hauts de France ! Ce projet ne doit pas aboutir !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@676 - Marjorie - Lesquin

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 21:01:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'extension de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Bonjour

Je suis habitante de Lesquin. Je déplore d'ores et déjà le bruit des avions qui veulent aller jusqu'à me réveiller le matin dès 6h20. Développer l'aéroport est un non sens. Outre la pollution sonore, c'est encore un coup de poignard dans notre planète qui se meurt. Si il faut développer des infrastructures elles doivent être non polluantes. Il est hors de question de cautionner ce projet motivé uniquement par l'argent au détriment des citoyens et de la planète

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@677 - DESCAMPS Hervé - Gondecourt

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 21:05:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : NON à l'agrandissement de l'aéroport de LESQUIN et OUI à de nouvelles études pour diminuer les nuisances actuelles engendrées cet aéroport

Contribution :

Pourquoi refuser l'agrandissement :

Les avions sont sources de différentes pollutions

-Pollution sonore, avec des pics de plus de 90 dB lors de leurs passages, qui gêne les personnes habitant près de l'aéroport ou qui habitent sous les couloirs aériens, surtout lors des décollages ou des atterrissages

-Pollution de l'environnement et des personnes par le gaz toxique NOX et les microparticules émises par les réacteurs, ce NOX et ces microparticules provoquent des maladies respiratoires et depuis la pandémie du COVID 19 et la diminution du trafic aérien l'OMS a bien indiqué que le nombre de personnes décédées suite à cette pollution a diminué pendant ce ralentissement du trafic aérien.

-Pollution de l'atmosphère par le rejet de CO2 lors de la combustion du kérosène par les réacteurs ce qui contribue à l'augmentation de température de notre atmosphère et au dérèglement climatique.

-Pollution des champs captant qualifiés de « très vulnérables » par le déversement des métaux lourds issus de la combustion du kérosène des turbines d'avions et par les carburants des véhicules allant à l'aéroport

L'aéroport est également responsable de l'augmentation du trafic routier sur l'autoroute A1, autoroute qui est déjà à saturation par le trafic routier avec de nombreux bouchons le matin et le soir, l'augmentation du trafic aérien de l'aéroport aura pour conséquence une augmentation de ce trafic routier ce qui générera encore plus de pollution par le CO2 et le NOX pour les riverains.

Le gouvernement a clairement indiqué qu'il fallait privilégier les déplacements en train ou en cars et diminuer les déplacements en avions pour les courtes distances. Si les destinations en avion sur les grandes villes de France sont supprimées, il y aura plus de disponibilités pour les destinations à l'étranger et il est alors inutile d'étendre l'aéroport !

Il est aussi à remarquer que nos représentants politiques ainsi que les hauts fonctionnaires décisionnaires tels que les préfets ne pourront plus dire qu'ils ne connaissaient pas les nuisances occasionnées sur la santé des humains par le trafic aérien

Il est aussi anormal de pouvoir acheter des titres de transport en avion à des coûts modiques (moins de 100 euros) très inférieurs à la dépense pour un transport en train ou en voiture. Le kérosène devrait également être taxé

Pourquoi refaire de nouvelles études pour améliorer l'existant :

Pour permettre aux avions de décoller plus facilement il faudrait allonger les pistes sans les élargir pour éviter l'arrivée des avions gros porteurs (qui font encore plus de bruit et qui polluent davantage) et permettre aux voyageurs d'accéder à l'embarquement en bouts de piste afin d'allonger la distance de décollage des avions sur la zone de l'aéroport. Il est à remarquer que lorsqu'une nouvelle génération d'avions équipés de moteurs électriques alimentés par pile à hydrogène ceux-ci seront de tailles plus modestes car les moteurs électriques ne peuvent atteindre les puissances des réacteurs et le rendement de cette chaîne énergétique (hydrogène/pile à combustible / moteurs électrique) est plus faible

Pour diminuer les nuisances sonores et le déversement du NOX sur les habitants, il faut revoir les couloirs aériens, choisir ceux qui permettent le moins de gêne pour les habitants et surtout puisque les avions sont guidés par satellite il faut modifier leurs trajets d'une vingtaine de mètres entre 2 passages successifs afin que les avions ne survolent pas toujours les mêmes maisons car leurs propriétaires sont toujours les mêmes à recevoir le déversement des gaz des moteurs et à subir les bruits importants émis par les fuselages et les moteurs des avions en phase de descente ou en phase de décollage. Il est aussi nécessaire d'instaurer un couvre-feu afin qu'il n'y ait plus de trafic aérien la nuit de 20h à 7h.

Pour permettre un accès avec un minimum de voitures à l'aéroport, la construction d'une ligne de métro Lesquin –Lille (qui avait pourtant été prévu et qui a été abandonnée).

Pour accueillir les voitures électriques des passagers (arrêt des véhicules thermiques en 2030 – 2035 soit dans 8 à 13 ans) il faut prévoir de nombreuses stations de rechargement pour que les véhicules stationnés pendant plusieurs jours puissent se recharger surtout lors des périodes de froid afin de ne pas tomber en panne après une longue période d'inutilisation. Comme il y a beaucoup de voitures stationnées cela représente une très grosse infrastructure à prévoir.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@678 - Pagniez Fabien - Péronne-en-Mélantois

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 21:15:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aéroport de Lille

Contribution :

Madame monsieur,

Concernant l'agrandissement de l'aéroport de Lille, je tiens à vous signifier que pour des raisons écologiques et de nuisance sonore, je suis contre.

Cordialement

Fabien Pagniez

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@679 - Laurent - Lesquin

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 21:33:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Investissons sur l'avenir : la santé et l'avenir de nos enfants

Contribution :

Quel sens de développer l'aérien à l'heure où il faut sauver la planète. A nos chers politiques, faites baisser le prix du train qui est plus cher que l'avion, faites arriver les trains à l'heure comme l'avion y arrive. Et vous verrez, Lesquin n'a pas besoin de dessertes supplémentaires mais bien de moins de desserte.

Donnez du sens à l'avenir, Eiffage survivra !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@680 - LARBOT Jean-Luc

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 21:35:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ce projet me semble inadéquat et dangereux

Contribution :

Je tiens à manifester mon opposition à ce projet. Nous vivons en effet dans l'une des régions les plus urbanisées de France et il faudrait encore bétonner quelques hectares supplémentaires? En plus, cela se ferait sur les champs captants qui alimentent en eau la métropole lilloise. Toutes les instances régionales affirment que la protection de ces champs est une priorité absolue.

De plus, augmenter la capacité de cet aéroport contribuerait à valoriser des pratiques néfastes qui ne sont accessibles qu'à une minorité privilégiée qui ne doit représenter que moins de 10% des français : prendre l'avion pour aller passer un Week-End à Biarritz ou à Marrakech est une insulte pour toutes les populations qui souffrent du dérèglement climatique. De gré ou de force, il nous faudra renoncer à ce mode de vie.

Les milliards dépensés pour ces travaux seraient bien mieux employés pour améliorer notre cadre de vie et les transports en commun de notre région qui souffre régulièrement d'épisodes de pollution atmosphérique

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@681 - Crespel Monique - Seclin

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 22:05:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : PROTÉGER LA SANTÉ...UNE MISSION D'INTERÊT GÉNÉRAL

Contribution :

PROTEGER LA SANTE...UNE MISSION D'INTERÊT GENERAL - STOP à L'ACCROISSEMENT DU TRAFIC AERIEN ET SES INCIDENCES NEFASTES SUR NOTRE QUALITE DE VIE

Riveraine d'un quartier de Seclin impacté par les inconvénients liés à la proximité de l'aéroport de Lille-Lesquin, je suis opposée au projet de modernisation sous entendu d'agrandissement de celui-ci.

Comment imaginer que ce projet n'inclut pas d'extension alors même qu'est prévu un élargissement de la piste principale de quinze mètres annonçant l'arrivée d'avions gros porteurs, "c'est l'arbre qui cache la forêt". On est en droit de s'interroger également sur une augmentation du fret qui devrait rester une activité secondaire.

Je peux admettre qu'une mise aux normes de sécurité soit nécessaire pour ne pas remettre en cause le certificat de sécurité aéroportuaire mais une extension pour augmenter l'activité de l'aéroport qui générera de fait une augmentation des déplacements routiers dans un contexte de circulation déjà saturée c'est inconcevable.

Un accroissement du trafic aérien est incompatible avec une réduction des impacts environnementaux de ce secteur ; alors même que la pollution ne cesse d'augmenter sur terre, le ciel n'échappe pas à la dangerosité des particules fines, une pollution sournoise car invisible, cause de problèmes cardiovasculaires et de réactions inflammatoires des poumons. Les particules ultra-fines quant à elles pénètrent le cerveau par voie nasale pouvant entraîner des troubles neurologiques variés.

Pourquoi la diminution des émissions de particules fines seraient-elles salutaires au sol en nous incitant par tous les moyens dans nos habitudes quotidiennes à réduire les concentrations élevées de celles-ci et qu'aucun effort ne serait fait au-dessus de nos têtes.

Un projet d'extension est anachronique à l'heure où tout doit être mis en oeuvre pour lutter contre les modifications climatiques qui perturbent l'équilibre naturel et présentent de nombreux risques pour toute forme de vie sur terre.

L'intérêt général... Que peut-il y avoir de plus important pour tout un chacun que la santé. En ce qui me concerne, l'inquiétude porte sur ce point essentiel de notre existence.

A moins d'avoir une conception complètement négative de l'existence, il paraît sage de faire en sorte de préserver sa santé. Inquiétude légitime au vu des réserves émises dans l'avis de l'autorité environnementale sur ce projet.

Il existe d'autres alternatives que l'avion concernant les trajets de courte et moyenne distance qui sont possibles en train tant pour les déplacements professionnels que personnels... "Changer d'air tout en le préservant, c'est possible".

Un autre aspect non négligeable qu'il faut également prendre en compte, concerne la valeurs des biens immobiliers : Les propriétaires riverains des aéroports, déjà victimes des nuisances environnementales, sont de plus victimes d'une importante décote de leurs biens immobiliers.

Je suis évidemment favorable à l'instauration d'un couvre-feu de 23 H 00 à 7 H 00 (exception faite des vols sanitaires). Les troubles du sommeil liés au bruit des avions exposent à des maladies cardiovasculaires. Le manque de concentration est également consécutif à un sommeil perturbé. En 2004, déjà, le Conseil Supérieur d'Hygiène Publique estimait que le bruit des avions constituait un problème de santé publique.

Je tiens à ce que la qualité de la vie à Seclin ne soit pas davantage détériorée par une prétendue "modernisation" de l'aéroport.

Le droit de vivre dans un environnement respectant la santé est un droit inscrit dans la Charte de l'environnement de 2004 de la constitution française. La santé fait partie des droits humains fondamentaux. Il est essentiel d'en tenir compte.

Je préfère que les générations futures admirent un ciel rempli d'oiseaux plutôt que de lever les yeux avec vue sur une autoroute aérienne. Les profits ne doivent pas menacer nos vies ni la biodiversité.

La pollution, les émissions de gaz à effet de serre, l'assèchement des zones humides, La déforestation, les changements climatiques et nombre de facteurs de la vie moderne font disparaître des espèces et endommagent les écosystèmes.

Ne causons pas davantage d'altérations à la Terre, c'est notre propre santé qui serait mise en péril. Il est temps de dire Stop.

Le dérèglement climatique dû à l'augmentation des concentrations de dioxyde de carbone (CO2), le plus important gaz à effet de serre, induira l'apparition de maladies, de virus et je pense que personne n'a envie de vivre sous l'emprise de la peur et de confinement en confinement.

Le ferroviaire restant le moyen de transport le moins polluant, il serait logique que les décideurs y voient un avenir et canalisent leurs efforts (comme il nous l'est demandé à notre "petite échelle") pour ménager nos lieux de vie.

Protéger la santé de chacun est une mission d'intérêt général.

"Mieux vaut prévenir que guérir".

Espérant une attention bienveillante et une prise en considération des raisons pour lesquelles je m'oppose à ce projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@682 - Olivia - Lille

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 22:07:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Plan Climat Air Energie Territorial de la MEL

Contribution :

Il est étonnant de constater que le PCAET de la MEL et le projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille sont des plan et projet de la même période.

Ils me semblent néanmoins contradictoires. D'autant que le projet d'agrandissement est mis à contribution après le vote du Plan climat.

Comment ce projet peut-il participer aux objectifs du PCAET ? cela ne semble pas possible ; ou alors par truchement, non dits ou excès d'optimisme.

Les 100 millions d'euros, indirectement publics, devraient aujourd'hui être investis dans des transports durables (ferroviaire, fret marchandises, infrastructures cyclables d'ampleur...). Ces investissements anti climat ne sont pas justifiables en 2022, quand par ailleurs, les pouvoirs publics s'engagent dans des objectifs de réduction des émissions de GES/CO2.

Elaborer un plan de réduction drastique des émissions de CO2 / GES tout en agrandissant l'aéroport en même temps est a minima nécessairement hypocrite pour l'un, un écocide en perspective pour l'autre et au final le tout est du bluf ou blabla.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@683 - Bernard

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 22:42:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet de modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Encore plus de pollution, de nuisances sonores, d'atteinte à la biodiversité. Je dis non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@684 - Grégoire - Bouvines

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 23:09:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre l'extension

Contribution :

Bonjour. Je suis contre l'extension de l'aéroport de Lesquin. Les pilotes ne respectent pas les trajectoires de descente. Plus d'avions = plus de nuisances. Développons des alternatives..

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@685 - ERIC

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 23:40:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Pollution carbonique, pollution sonore ou est le projet écologique?

Contribution :

Pollution carbonique, pollution sonore, pollutions amenées par le commerce à outrance alors que l'on devrait se focaliser sur l'écologie et des nouveaux remèdes et non des anciennes habitudes....

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@686 - Bigo Aurélien - Amiens

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 00:15:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Incompatible avec l'urgence climatique

Contribution :

Je suis chercheur sur la transition énergétique des transports en France, et j'ai pu observer lors de mes recherches ces dernières années que l'évolution de la demande de transport a été le principal facteur responsable de la hausse des émissions des transports en France depuis 1960 (voir ma thèse sur le sujet : <http://www.chair-energy-prosperity.org/publications/travail-de-these-decarboner-transports-dici-2050/>).

J'observe que les hausses de trafics espérées en lien avec le projet (quasiment un doublement d'ici 2039) sont incompatibles avec l'urgence climatique et les nécessaires fortes baisses d'émissions. En effet, le transport aérien ne dispose pas de solutions technologiques prêtes à court et moyen termes pour réduire fortement les émissions tout en espérant continuer les croissances de trafics historiques.

Continuer à vouloir faire augmenter les trafics amènera donc à des évolutions des émissions incompatibles avec le respect de la trajectoire de l'Accord de Paris, et donc avec le maintien de conditions d'existences acceptables dans les décennies à venir.

Il serait temps d'arrêter de soutenir cette demande quand on en connaît à l'avance les conséquences néfastes qu'elles auront sur un enjeu aussi structurant pour notre avenir que celui du changement climatique.

La cohérence avec ce défi nécessite de penser la sobriété dans l'usage du transport aérien, et plutôt de réduire l'offre plutôt que de chercher à l'augmenter. Dans ce contexte, il n'y a aucune raison de dépenser dans ce projet des millions d'euros, qui pourraient être dépensés de manière bien plus utile ailleurs.

Pièce(s) jointes(s) :

@687 - HANDTSCHOEWERCKER Didier - Gondecourt

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 08:44:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROPORT LILLE-LESQUIN.

Contribution :

Bonjour

Je suis un habitant de Gondecourt depuis maintenant plus de 4 ans. En acquérant une maison dans cette ville, je ne pensais pas être soumis aux désagréments liés à l'aéroport de LESQUIN.

Les avions, surtout en phase d'atterrissage, passent au dessus de ma maison (centre ville de Gondecourt). En été, toute conversation devient impossible dans le jardin. Si cela se passe en fin de journée ou fin de nuit, vous êtes forcément réveillé. Cela dure environ 20-30 secondes par atterrissage

Ce non respect des couloirs aériens est un vrai désagrément surtout sonore

L'extension de l'activité de l'aéroport ne fera que amplifier le phénomène. Je ne peux donc que de m'y opposer

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@688 - Serrurier Martine

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 08:46:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le projet de modernisation et d'agrandissement de l'aéroport Lille Lesquin

Contribution :

Sans parler de la pollution de l'air, qui manifestement ne fera qu'amplifier le désastre écologique. Il faut noter la pollution sonore., lorsque l'on se trouve dans la zone décollage, atterrissage. Impossible de se reposer dans son jardin à la belle saison.

Maintes fois réveillée la nuit par des décollages à des heures non autorisées.

Je suis contre cette modernisation.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@689 - AUPICQ Jean-Michel

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 09:04:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aéroport Lille Lesquin

Contribution :

Bonjour

L agrandissement de l aéroport est une aberration écologique

Il'y a tant d infrastructures qui peuvent être améliorées (par exemple le train)

Plus accessibles et moins polluantes

Mais aussi probablement erreur économique

A plus ou moins long terme l activité aérienne devra

Par choix ou par nécessité (le prix du carburant ne baissera plus) se réduire.

Merci de m'avoir lu

Bonne réflexion

Très cordialement

Jean-Michel Aupicq

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@690 - POISSONNIER Dominique - Cysoing

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 09:07:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Vous ne pouvez pas réfléchir avant de proposer des choses comme celle-là ?

Contribution :

Bonjour mesdames et messieurs les responsables et commanditaires de ce projet

On connaît tous les conséquences futures d'un réchauffement global de la planète de +1,5 °C ou +2 °C ou +4 °C. On sait que ce sont les gaz à effet de serre émis par les activités humaines qui sont la cause de ce réchauffement.

On sait aussi que les réserves de pétrole vont passer d'ici peu par un pic et que les prix vont forcément avoir des conséquences sur l'activité économique et donc sur l'industrie du transport aérien.

On sait aussi que si l'on veut satisfaire l'accord de Paris de 2015 (ce qui est insuffisant comme ambition), chaque Français doit se limiter à émettre 2 tonne de CO₂eq par an. Aujourd'hui, chaque Français émet en moyenne 11 tonnes de CO₂eq. Cela veut dire qu'on doit plus que diviser par 5 nos émissions.

C'est du boulot.

11 tonnes de CO₂eq par habitant, c'est une moyenne. Certains émettent plus que d'autres.

Un aller-retour Paris-New York, c'est 1 tonne de CO₂eq d'après la direction générale de l'aviation civile. 50% de son quota annuel !

Pour les vols intérieurs, l'avion pollue 100 fois plus que le train.

Un aller-retour Lille-Toulouse, c'est 228 kg CO₂eq, toujours d'après le calculateur fourni par l'aviation civile elle-même. Et encore, cela ne prend pas en compte le fait que les particules émises par les avions en altitude favorisent la formation de nuages élevés (cirrus) qui augmentent aussi le

réchauffement global. En réalité, le pouvoir réchauffant d'un voyage en avion doit être doublé par rapport aux seules émissions de gaz à effet de serre. L'avion, c'est la double peine.

Dans ce contexte, le transport aérien est une anomalie, pire c'est une aberration.

Le transport aérien n'est pas durable et vous le savez très bien. Et les chimères d'avions propulsés à l'hydrogène n'y changeront rien.

Le carburant va devenir rare, et la pollution engendrée est insupportable pour la planète et les riverains.

Le transport aérien a pris son essor eu début des années 1990 mais il ne passera pas les années 2030 pour des raisons économiques et écologiques.

Dans ces conditions, au lieu de dépenser de l'argent inutilement pour un projet court-termiste, nuisible et sans avenir, trouvez-vous un boulot sérieux et qui contribue à l'intérêt général.

Bien cordialement

Dominique Poissonnier

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@691 - MESTACK Michel - Ennevelin

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 09:15:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Bonjour,

Je suis contre l'agrandissement de l'aéroport pour les raisons suivantes :

Non respect des couloirs lors des décollages. Certains avions passent au dessus d'Ennevelin alors que le couloir passe au delà de l'autoroute de Valenciennes

Non respect des vols de nuits; On entend les avions la nuit

D'une manière générale, il n'y a aucun respect des gens, il arrive que des avions passent à la verticale de chez moi., et de surcroît à basse altitude. La tour de contrôle de l'aéroport va encore dire que l'avion est au dessus de la hauteur de la tour Eiffel. Comment vérifier ?

Quand je leur envoie la copie de filhradar24. On me réponds que l'avion respecte les hauteurs et trajectoires mais ne passent plus. Curieux non !

Sincères salutations

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E692 - celine vanhove

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 09:37:24

Lieu de dépôt : Par email

Objet :Contre l'agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Bonjour.

Habitant a Fretin , nous sommes contre le projet d'agrandissement de l'aéroport.Les nuisances sonores et visuelles sont déjà suffisamment pénibles,sans compter la pollution.La périodicité des vols est déjà fortement cadencée....De plus pour ce qui est du respect de l'écologie c'est un non sens total.Ce projet va a contre courant de ce qu'il convient de faire actuellement en vue de la conservation de la planète.Il est urgent de cesser de faire des projets uniquement lucratif, ce qui est le cas ici.Respectez l'environnement est le mot d'ordre!!!! Salutations.C.Vanhove

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@693 - Alexandre - Wambrechies

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 10:04:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Réflexion sur l'évolution du trafic de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Je suis un cadre principal retraité d Air France et j'ai travaillé en début de carrière à Lesquin, je souhaite attirer l'attention sur un point qui a mon sens est peu argumenté : l'hypothèse de croissance à 4 millions de passagers pour cette plateforme.....cette hypothèse a été établie par quelle expertise ? Émane t elle seulement d'une vision économique régionale ? Est elle partagée par les opérateurs (compagnies aériennes) ? Cette hypothèse justifie à elle seule l'ampleur du projet, mais elle me semble bien optimiste et ceux pour plusieurs raisons:

La réduction du nombre de vols courts courriers au profit du tgv est une tendance de fond en France, le premier opérateur historique qu'était AirFrance/Hop a dû fortement réduire son programme et ce durablement

La part du low-cost est importante mais pas « captive, on a suffisamment de recul pour observer les désengagements ce celles ci auprès des Régions les vingt dernières années pour ne pas considérer le trafic passé comme acquis

Compte tenu de l'historique fragile des plateformes régionales françaises (réseau le plus dense d'Europe) je crois en une gestion prudente prenant en compte des dépenses raisonnées, mettant de côté l'orgueil Régional, les freins sur les seuls critères environnementaux ne sont pas les seuls et à mon humble avis ne sont pas les risques les plus importants..

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@694 - Aurélie - Villeneuve-d'Ascq

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 10:08:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre

Contribution :

Contre ce projet de "modernisation" de l'aéroport de Lille car extension de l'aéroport revient à plus de nuisances sonores, pollution de l'air, engorgement des communes alentours...

Lorsqu'on se trouve à 50min de l'aéroport Roissy CDG en TGV à des tarifs low cost (c'est plus court pour les gens de la région lilloise de s'y rendre que pour les parisiens !), ça n'a aucun sens... ni aucune utilité, juste faire du profit, encore et toujours placé avant l'environnement.

Et si cela est une trop grande contrainte de devoir prendre ce TGV ou de se rendre à Lille, alors ne voyagez pas, les voyages ne sont faits que de ce type de déplacements (excursions, navettes aéroports, taxi etc).

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@695 - SIMONCINI Stéphanie - Annoeullin

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 10:22:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet modernisation aéroport Lille-lesquin

Contribution :

Nous résidons sur la commune d'Annœullin depuis 28 ans et voyons une augmentation significative des vols au fil des années. Cela devient même invivable les week-ends de grands départs avec un avion en phase d'atterrissage au dessus de nos têtes toutes les 10 minutes. Impossible de tenir une conversation, on ne s'entend plus parler.

Il est beau de vouloir limiter les vols de nuit mais ceux de jour sont déjà insupportables à certaines périodes de l'année.

Sans compter la pollution atmosphérique engendrée. Cet agrandissement est un non sens écologique à l'heure de l'urgence climatique. Modernisons le ferroviaire qui en a bien besoin et qui profiterait à un plus grand nombre d'usagers de la métropole , ne serait-ce que pour aller travailler ou étudier sur les grandes agglomérations.

Je suis totalement contre l'augmentation du trafic aérien.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@696 - Rault Erwann - Fretin

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 10:23:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Protection de l'environnement pour les générations futures

Contribution :

Bonjour,

Je suis opposé au projet d'agrandissement de l'aéroport pour plusieurs raisons principalement d'ordre écologique. Pour commencer, dans le contexte actuel du réchauffement climatique, il est aberrant de vouloir augmenter le trafic aérien! Il est je pense plutôt important de le limiter au maximum voire de le réduire. Plus localement, l'agrandissement de l'aéroport augmenterait la pollution locale de façon significative. L'état français s'est engagé à protéger l'environnement pour le bien des générations futures. Ce projet va à l'encontre de cet engagement!

Erwann Rault.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@697 - sylvain - Villeneuve-d'Ascq

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 10:23:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : 100% pour!

Contribution :

Page 935 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

J'habite dans la métropole lilloise, et je suis pour la montée en puissance de l'aéroport. Nous sommes une région très peuplée et il est surprenant que nous n'ayons pas un aéroport comme ceux de Marseille, Lyon, Toulouse...Par ailleurs, nous sommes loin de tout. Prendre le train est une bonne idée, mais les tarifs sont prohibitifs, qui peut prendre le train? C'est un luxe. Enfin, pour voyager hors de nos frontières ou aller dans le sud, nous devons nous rendre à Bruxelles ou Beauvais ou Paris. Donc prendre la voiture, qui s'ajoute au coût carbone et en Euros. Je comprends les réticences des riverains, mais le collectif doit prôner sur l'individu. Par ailleurs, il est assez déplacé de prendre prétexte de l'écologie, alors que les zones pavillonnaires n'ont cessées de se développer, un google map suffit pour s'en rendre compte. De grandes maisons, avec de grands terrains, qui défigure nos campagnes, loin de tout, est une aberration écologique. Et sans parler de l'exode matinal massif que l'on retrouve le soir (les mêmes), qui vient engorger le réseau routier.

Venez habiter en ville, vous limiterez ainsi l'impact carbone, moins de superficie, plus près de votre travail, des transports en commun et donc moins de pollution. Et aussi plus près des autres, moins égocentrique. Et pas de bruit d'avion!!!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@698 - Nathalie

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 10:30:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Développement de l'aéroport

Contribution :

Je souhaite apporter mon soutien au projet de développement de l'aéroport qui permettra l'essor de la gamme de vols et permettra également un développement économique de la métropole

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@699 - PLANCQ ALAIN - Salomé

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 10:41:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Non à la "modernisation" de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

La commune de Salomé située au S/O de l'aéroport, à environ 21 km à vol d'oiseau, subit déjà les nuisances d'un survol aérien. Un trafic plus important engendrera une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances sonores. Bruit qui s'ajoute à un trafic important de camions dû à la construction de nombreux entrepôts logistiques (SIZIAF et jonction RN 47 et 41).

Il faut imposer un couvre-feu nocturne afin de diminuer l'impact sur la santé (manque de sommeil).

Pourquoi ne pas prioriser le ferroviaire plutôt que l'avion ? Avions à hydrogène, dans 50 ans ?

Dans un monde où l'on parle de plus en plus d'écologie, on nous bombarde de projets de plus en plus polluants en faisant fi de la santé publique au nom du profit.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@700 - Martine - Bouhy

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 10:42:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : non au projet d'extension de l'aéroport de Lille

Contribution :

Toutes les enquêtes publiques se ressemblent : elles ignorent toutes les études prouvant que les projets sont inutiles, ruineux, participant à une forme d'écocide.

Il faudrait que les intérêts financiers ne prennent plus le pas sur la raison et la réalité d'un monde en perte.

Avis très défavorable.

MR

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@701 - Tailliez Sébastien - Annœullin

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 10:55:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : projet d'un autre temps

Contribution :

voir pièce jointe, contribution en tant que comité local Generation-S

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Proposition contribution Gs.pdf, page 1 sur 1

GÉNÉRATION.S *Carembault - Weppes*

PROJET D'AGRANDISSEMENT D'UN AUTRE TEMPS

Nous, Comité Génération.s du Carembault – Weppes sommes résolument contre l'agrandissement de l'aéroport et l'augmentation du trafic aérien.

1/ Les transports aériens sont néfastes pour le climat avec plus de 7% de l'émission des gaz à effets de serre (GES) en France. Toute compensation carbone est un leurre, nous devons baisser les émissions, pas les compenser. Cet agrandissement produira de fait une intensification des vols commerciaux ainsi que des vols de fret.

2/ Le trafic routier supplémentaire généré par les voyageurs, les camions pour le fret sont une nuisance pour les riverains et cause de pollution et d'émission de GES. De plus les bouchons traditionnels de l'A1 et de l'A25 s'en trouveraient encore accrus

3/ Les nuisances sonores et la pollution directe générée par les avions, en particulier au décollage, seraient augmentées alors qu'une demande insistante pour un couvre-feu de 23h à 7h, est demandée par les riverains.

4/ L'artificialisation des sols (pistes, parkings etc....) amène un triple danger : danger pour le climat (car on sait que les sols non artificialisés absorbent mieux la chaleur), danger pour la biodiversité (car elle est déjà bien mal en point et toute bétonisation la détruit encore un peu plus), danger dans ce cas sur la nappe phréatique sous cette zone qui alimente 40% de l'eau de la MEL (risque de diminution de l'alimentation en eau)

5/ Le stockage et le déversement ou écoulement de divers fluides polluants seront augmentés par un nombre plus grands d'avion pendant toutes les phases d'alimentation en carburant, de déversage de produits dégivrant etc.

6/ Nous sommes à moins d'une heure en train de deux grands aéroports internationaux avec Roissy et Bruxelles, et de plusieurs aéroports locaux tel que Charleroi qu'il est aisé d'atteindre en bus. L'offre de transports aériens est donc déjà bien présente dans notre région.

Enfin, malgré les slogans divers et variés concernant 'la démocratisation des vols', seule une partie de la population la plus aisée utilise l'avion comme moyen de déplacement fréquent. Par ailleurs, les low costs ont des pratiques de gestion de leur personnel tout à fait désastreuses.

En résumé, cet agrandissement est d'un autre temps, celui de la pollution sans conséquence, de la consommation des ressources naturelles sans mesure, bref, celui d'un temps où nous étions sourds et aveugles aux dommages causés par nos modes de vie, celui d'un temps où la réduction de l'émission de CO2 n'était pas une impérative nécessité.

@702 - Delval Claude - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 11:08:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin

Page 938 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

J'ai parcouru le dossier dès que j'en ai été informé , j'ai été aidé dans l'appréhension de ce dossier en consultant les avis et remarques de diverses associations qui en décortiquant le dossier y ont vu des scénarios qui en l'espèce laissent des doutes sur la finalité de cette modernisation.

Citoyen et élu de la ville d'Houplin Ancoisne s'est en tant que résident que je laisse cette contribution afin de donner mes avis.

Mes avis car cette modernisation a bien plusieurs aspects que je me dois de distinguer.

Autant le coté mise aux normes et sécurisation de l'aéroport me semble plus que nécessaire mais les coupler avec une très nette augmentation du trafic est un très mauvais signe au niveau de l'impact environnemental , du cadre de vie ,et également une question sociétale sur " que réservons nous aux générations futures " , a t on pris en considération nos futurs modes de déplacement.

Je donnerai donc un avis favorable sur le volet mises aux normes et sécurisation mais aux conditions :

1/ Mise ne place impératif d'un couvre feu de 23h à 6h excepté pour les urgences (sanitaire , militaire et ennuis de vol)

2/ Amendes dissuasives aux compagnies ne le respectant pas mais également amendes pour les trajectoires non respectées.

3/ La non élargissement des pistes pour permettre en réalité la possibilité à de très gros porteurs d'avoir des créneaux de vol.

Je donne un avis défavorable sur tous les autres volets de cette enquête dont le Permis de Construire et les divers scénarios telle que ; l'augmentation "progressive "du nombre de passager et donc du nombre de vols qui au demeurant selon les évaluations données par le nouveau concessionnaire est d'une hérésie totale

claude Delval

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@703 - Chopin Olivier - Lille

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 11:25:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet d'un autre temps

Page 939 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Le projet de modernisation de l'aéroport de Lesquin est un projet d'un autre temps, ne tenant absolument pas compte des urgences climatiques, de la Stratégie Nationale Bas Carbone ou plus localement du Plan Climat Air Energie Territorial.

L'exploitant de l'aéroport a basé tout son modèle économique sur les taxes liées aux stationnements de véhicules particuliers venant à l'aéroport et refuse d'en sortir (l'aménagement de nouveaux parkings n'est clairement pas écarté par le porteur de projet).

La certification Carbone mentionnée par le porteur de projet (Airport Credit Accreditation) est portée par l'Airport Council International, une association qui regroupe 500 aéroports à travers l'Europe. Il s'agit donc d'une auto-certification, nullement indépendante et ne garantissant nullement la prise en compte des enjeux climatiques.

Plutôt que de réfléchir à éviter ou réduire les émissions de GES liées aux flux générés par l'aéroport, le porteur de projet va directement à la case compensation, carbone en l'occurrence, sachant que l'efficacité de cette compensation carbone n'est nullement démontrée (https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0301*****00416X , <https://www.nature.com/articles/s41893-021-00761-z> , <https://bonpote.com/compensation-carbone-et-treewashing-jonathan-guyot/>).

Le porteur de projet ne remet donc absolument pas en question son modèle économique porté sur le tout de voiture, et ne cherche pas à développer d'autres formes de mobilité pour se rendre à l'aéroport de Lille (valorisation et développement des accès et trajets depuis la gare de Fretin par exemple...).

Par ailleurs, comme l'indique l'autorité environnementale, la présentation des incidences en matière d'émissions de Gaz à Effet de Serre est complètement trompeuse dans l'étude d'impact en se basant sur des scénarios ultra optimistes de développement de l'aviation bas carbone. Notamment, la viabilité de ces solutions n'est aucune acquise aujourd'hui : rien que pour l'hydrogène (qui ne concernerait que les vols court) la substitution des 6,8 Mt de carburéacteur consommées en France en 2018 nécessiterait 2,5 MtH₂, dont la production mobiliserait de l'ordre de 11 réacteurs nucléaires EPR ou 19 000 éoliennes de 3 MW (en ne prenant en compte que la production d'hydrogène, c'est-à-dire sans les étapes de compression, transport et stockage).

Le remplacement des 6,8 Mt de carburéacteur consommées par des agrocarburants n'est guère plus reluisant si l'on souhaite éviter une compétition dangereuse pour notre autonomie alimentaire (notamment dans un contexte de hausse de la demande en agrocarburant pour la motorisation des voitures individuelles).

La réponse, (portée dans le mémoire de réponse) indiquant que l'estimation de baisse d'émissions des GES n'est pas remise en cause malgré ces hypothèses clairement irréalisables, est absolument mensongère.

Malgré les promesses d'un avion à hydrogène qui a fait un buzz médiatique mais dont la maturité technologique est si faible que même Safran reconnaît « qu'il est difficile d'envisager une certification et entrée en service avant 2040 », ou d'un développement sans limites d'agrocarburants sans entrer en compétition avec nos besoins alimentaires, il serait temps de comprendre qu'une baisse du trafic aérien est indispensable si nous souhaitons respecter nos engagements climatiques.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@704 - DELHOUTE THIERRY - Camphin-en-Pévèle

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 11:55:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROPORT LILLE-LESQUIN / AVIS / PLUS DE POLLUTION, DE TRAFFIC, DE BRUIT, DE NUISANCES.

Contribution :

Bonjour,

Il y a une grande inquiétude de la population concernant la modernisation, mais je dirais plus l'agrandissement de l'aéroport de LILLE/LESQUIN. En effet, qui peut être contre une modernisation, une mise aux normes, "mettre des ampoules LED" pour consommer moins d'énergie ... Par contre, une augmentation du trafic, plus de vols, de voyageurs, de plus gros avions, un développement du fret sont des éléments qui inquiètent fortement les habitants survolés par ces avions, en terme de nuisances. Ces nuisances évidentes de pollution, de bruit jouent un rôle important sur la santé des citoyens. Nous sommes à présent dans un monde, une planète qu'il faut préserver. Arrêtons le toujours plus, plus de trafic, plus de bénéfice, plus de rendement ... Laissons à nos enfants, petits enfants un environnement moins pollué, avec moins de nuisances sonores et donc une meilleure santé.

Habitant sur Camphin-en-Pévèle, j'ai peur également que ces nuisances plus fortes influent négativement sur le prix de l'immobilier local. En résumé, cela engendre une peur que nous sommes beaucoup à partager. cordialement. Thierry Delhoute.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@705 - Arnaud - Saint-André-lez-Lille

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 12:04:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aeroport et Changement climatique

Contribution :

L'avion a une empreinte carbone démesurée au regard du nombre de kilomètres qu'il permet de parcourir en si peu de temps.

Il est aussi une injustice sociale. En 2019, 90% de la population mondiale n'avait jamais pris l'avion, 20% en France. Ce sont les pays les plus riches qui polluent par l'avion.

Il rajoute de la pollution de l'air alors même qu'il y a 48000 morts prématurément en France chaque année à cause de cette pollution. Le Nord est une des régions où la pollution de l'air est la plus élevée de France.

Pour atteindre la neutralité carbone en 2050, il faut baisser les émissions de 5% supplémentaires chaque année. L'équivalent de l'impact d'un confinement de covid supplémentaire chaque année. A quel moment une hausse du trafic aérien peut-il contribuer à cela ?

Il y a fort à parier qu'aucun décideur ne lise ceci un jour. Avoir ce sentiment que toutes les décisions sont prises à l'avance est terrifiant.

Etes vous au courant que depuis 2008, la production de pétrole conventionnel décline ? C'est un fait établi depuis 2018 par l'agence internationale de l'énergie et pas les producteurs de pétrole, pas une lubie écolo.

A quel moment allez vous prendre des décisions qui auront un impact positif sur notre avenir ?

Avez vous conscience qu'à cause des activités humaines, la planète s'est réchauffée de 1,2 °C en 150 ans alors que la dernière variation naturelle de ce type a pris 2500 ans ? Avez conscience que cette hausse de la température moyenne sur le territoire français dépasse déjà les 1,5°C et que cela augmente de 40% le risque d'incendie, que la probabilité d'avoir une canicule de l'ampleur de celle de 2003 augmente de 47%, que cela perturbe la saisonnalité sur laquelle tous les savoirs agricoles sont bâtis ? Pensez vous vraiment que la totalité des agriculteurs de France réussira à s'adapter à un changement aussi rapide ?

Ce ne sont pas des lubies d'écolo bobo, ces causes et conséquences, mais des faits établis par une communauté scientifique au travers d'une synthèse des connaissances publiée par le GIEC. Le rapport du GIEC d'août 2021 a tiré ses conclusions après que 230 scientifiques ont analysé 14000 études publiées dans des revues à comité de lecture. Ce ne sont pas 2 ou 3 études dans leur coin, qui se battent avec 2 ou 3 autres études qui ne sont pas d'accord. Mais QUATORZE MILLES. 14 000. 1 4 0 0 0 .

Les conséquences sont déjà là. Leur intensité et, ou, leur fréquence, vont augmenter.

Tout le monde préfère être un grand bâtisseur qui fait avancer la société. C'est difficile de se projeter sur des choses négatives qui impliquent de moins bâtir, ou en tout cas, de bousculer les habitudes et de bâtir différemment.

Arrêtez se projet d'aéroport, faites autre chose avec cet argent. Développez des pistes cyclables, isolez les maisons des plus pauvres, investissez dans l'agriculture bio. Et ne faites pas ça pour vous enfants, faites le pour vous. Cela fait 40 ans qu'on doit d'agir pour les générations futures. Maintenant cest nous qui sommes les générations futures.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@706 - BONTE Bernard - Lesquin

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 12:18:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :modernisation de l'aéroport

Contribution :

A l'inverse de ce que prétendent les initiateurs du projet, il peut y avoir sécurisation du site sans agrandissement démesuré...

Sous couvert de motivations sécuritaires ce projet n'est en réalité que mercantile.

Les augmentations prévues à terme du nombre de vols et du nombre de passagers, entraîneront inévitablement la présence d'avions de plus grandes capacités, et donc de plus de pollutions et nuisances.

OUI pour la sécurisation du site.....NON pour son agrandissement

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@707 - VEGA Béatrice - Wattignies

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 13:41:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON !!!

Contribution :

Je lis les contributions déposées et apprends que cette modernisation (et agrandissement) coutera 100 millions d'euros...et majoritairement de l'argent public !!! POURQUOI ???

Entre les nuisances très sonores que nous subissons, la pollution engendrée par l'aérien et donc l'aberration écologique; la réponse est définitivement non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@708 - Soukiassian Hélène - Lille

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 15:33:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Nous ne voulons pas notre argent pour le secteur aéronautique

Contribution :

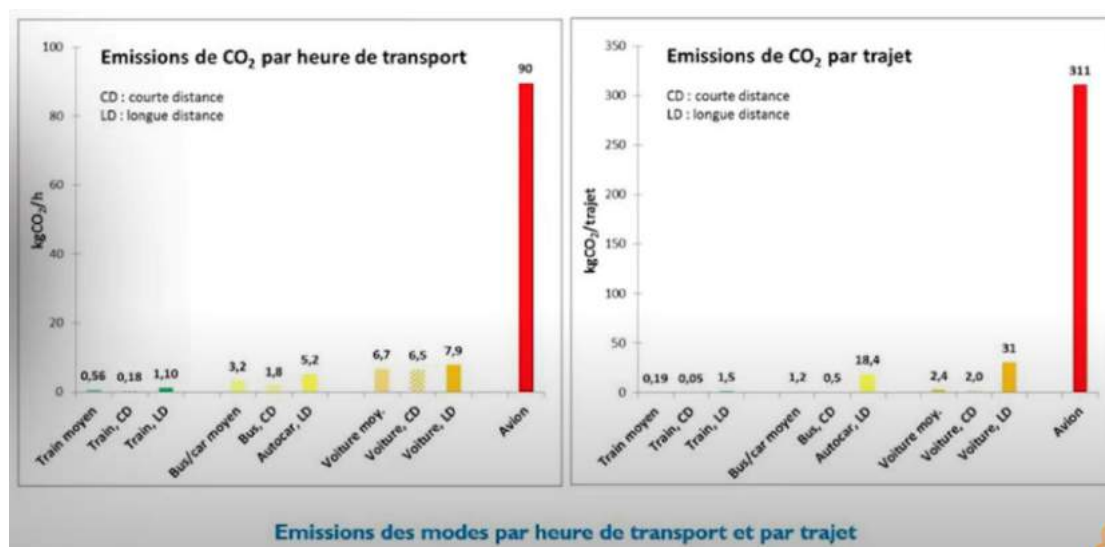
En tant que jeune lilloise, je ne ressens aucune volonté d'investir dans un secteur climaticide qui participe à nuire à notre environnement.

Je vous rappelle que le transport aérien est responsable de 5% du réchauffement climatique une fois tous ses effets pris en compte (source : réseau action climat).

Investissons le train, le vélo, ou le tramway à Lille, mais certainement pas l'avion.

<https://bonpote.com/pourquoi-arreter-lavion-ne-devrait-plus-etre-un-debat/>

Pièce(s) jointes(s) :



@709 - Anne-Céline - Lille

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 16:18:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Un projet à contresens

Contribution :

Nous sommes proches de plusieurs aéroports, Paris CDG, Beauvais, Charleroi... faciles à rejoindre en train ou navette. L'avion comme la voiture reste des modes de transports des plus polluants et créant de nombreuses nuisances, c'est à contresens d'une époque où il faut préserver notre planète. Le changement de comportements ne peut se faire si l'offre permanente d'abus subsiste. Le développement de cet aéroport n'est peut-être qu'un détail parmi tant d'autres aberrations dégageant des émissions de CO² plus qu'improbables. Cependant, il faut agir, tenter de ralentir le processus du réchauffement climatique, faisons notre part, en disant NON à ce projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@710 - Boutry Elisabeth

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 18:22:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contre l'extension de l'aéroport

Contribution :

Je suis d'accord pour la mise aux normes européennes de l'aéroport mais opposée à l'agrandissement des pistes avec de plus gros appareils plus polluants et plus bruyants, contre l'agrandissement des parkings et de l'aérogare pour les raisons suivantes :

- la surface imperméabilisée augmentera de 10 ha, ceci au dessus des champs captants qui assurent environ 40% de l'approvisionnement en eau de la métropole, avec un risque important de rejets de polluants dans la nappe phréatique

- l'augmentation du nombre de vols ainsi que du trafic routier en découlant, entraînera une augmentation de la production de gaz à effet de serre alors que l'urgence climatique impose de les diminuer fortement, l'objectif de la MEL étant de les diminuer de 45% d'ici 2030, c'est mal parti! Ceci augmentera aussi la production de polluants atmosphériques au détriment de la santé de la population.

- la projection future de changement de carburant pour de l'hydrogène ou des biocarburants est irréaliste et créera d'autres nuisances : mobilisation de terres agricoles, déforestation...

- 2/3 du trafic actuel est national et en concurrence avec le TGV qui produit 40 à 80 fois moins de GES que l'avion, et pour certaines destinations comme Lyon ne met que 3 heures.

De plus la plupart des opérateurs sont des compagnies à bas coût dont les pratiques sociales et salariales sont condamnables.

- Enfin les programmes immobiliers futurs vont encore aggraver l'artificialisation des terres et la congestion de la circulation dans cette zone

Tout ceci est contraire à l'intérêt général dans le contexte d'urgence climatique et de la pollution déjà importante dans la métropole.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@711 - Dominique - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 18:26:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Sincérité du dossier

Contribution :

Le projet prévoit une surface active de 38.114 m² de panneaux photovoltaïques dans le cadre de la performance énergétique "très tendance" ! (voir dossier "étude socio-économique, pièce B06, page 196). Comment un bureau d'étude peut-il proposer cet aménagement alors que l'Union Européenne dans sa directive réglementaire n° 139/2014, interdit ces aménagements pour des raisons évidentes de sécurité aux abords des aéroports: "interdiction d'utiliser des surfaces hautement réfléchissantes susceptibles de provoquer des éblouissements" ?

Cette mesure est d'autant moins compréhensible que l'exploitant précédent, la SOGAREL, avait envisagé cette option "rapidement abandonnée" comme l'a relevé la Chambre Régionale des Comptes à deux reprises dans ses rapports de novembre 2015 et mai 2016 sur la gestion particulièrement intéressante du SMALIM, et de la SOGAREL !

Il devrait en être de même pour le projet de navettes suspendues "SUPRAWAY", dont la couverture (panneaux photovoltaïques) serait également incompatible avec la directive citée !

Quelle est la sincérité de ce dossier ?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@712 - serrano josiane - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 18:50:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : NON au projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin

Page 946 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Projet trop couteux qui ne correspond pas aux besoins locaux, et qui au nom d'un développement économique, donc d'argent, profitera à quelques uns, touristes compris, au détriment d'une toute une population qui en subira les nuisances en tous genres. A noter qu'il existe des infrastructures accessibles, aéroports de Beauvais, Charleroi, Bruxelles, Roissy, mais aussi les Tgv, qui desservent Paris et les grandes villes de France, qui eux sont moins polluants. D'ailleurs, il serait souhaitable que le Thalys, qui traverse la région, s'arrête à nouveau à Lille que diable !!!

Nuisances sur la santé par le bruit occasionné par l'augmentation du trafic aérien, et donc par la pollution de l'air (déjà toujours très mauvais dans l'agglomération lilloise), il suffit de parcourir les chemins de terre autour de l'aéroport pour respirer plein nez les vapeurs de kérosène lors d'un envol d'avion, vapeurs, qui se répandent sur les cultures destinées à la consommation, donc nuisance aussi par le sol.

Nuisance aussi par l'augmentation inévitable du trafic automobile dans une zone déjà plus que saturée aux heures de pointe, y compris l'autoroute A1,

Aliénation des champs captants incompréhensible alors qu'ils sont le réservoir d'eau de la métropole lilloise, et qu'il y a 2/3 ans, la nappe phréatique étant au plus bas, et qu'il est à craindre des périodes de sécheresse, du fait du réchauffement climatique indiscutable. l'eau est à tous le monde, pas aux compagnies aériennes. Ce projet va à l'encontre de l'écologie, du respect du bien de tous, l'eau...je le répère.

Amendes pour les compagnies qui ne respecteraient le couvre feu de nuit,....euh bien sûr, puis après, chacun habitant subira, parce que ce n'est pas l'argent qui réparera la tranquillité nocturne des gens.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@713 - TERRIER Grégory - Wannehain

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 19:00:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Un projet qui va à l'encontre de tout bon sens

Contribution :

Je me permets de remettre en pièce jointe un document proposé dans un autre commentaire mais qui fait tout à fait sens pour moi.

Ce projet va complètement à l'encontre du défi climatique que nous devons relever dès maintenant

Il ne va pas dans le sens d'une inclusion sociale et sociétale.

Il va également à l'encontre du cadre de vie des habitants et de leur santé.

Un projet contraire aux enjeux climatiques et au principe de gestion durable des énergies

La contradiction du projet par rapport à la nécessité de réduire nos consommations

Les risques du projet pour les ressources en eau : la mise en danger d'une ressource déjà en état critique

Une dégradation du cadre de vie certaine pour les riverains et l'ensemble d'un secteur

Un impact sanitaire majeur

Un projet qui interroge au regard de la justice sociale

La faiblesse des scénarios de compensation financière proposés

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Enquête publique aéroport Lesquin_02.2022.pdf, page 1 sur 10

Enquête publique aéroport Lesquin

I. Un projet préjudiciable au cadre de vie des habitants et contraire à l'intérêt général, dans un contexte d'urgence climatique.

1. Un projet contraire aux enjeux climatiques et au principe de gestion durable des énergies.

Les accords de Paris fixent comme objectif de limiter le réchauffement climatique à un niveau inférieur à 2°C (de préférence à 1,5°C), par rapport au niveau préindustriel. La concrétisation de cet objectif implique de parvenir à une neutralité carbone d'ici le milieu du siècle, tout en accroissant la capacité des pays à faire face aux impacts du changement climatique.

Au rythme actuel des engagements concrètement réalisés par les Etats, le monde se dirige vers un réchauffement de +4°C à +5°C, soit un niveau jugé catastrophique par le GIEC.

Le présent projet d'extension de l'aéroport de Lesquin prend le contre-pied des obligations internationales et conforte, par le signal qu'il diffuse, une situation déjà très préoccupante.

1.1. La contradiction du projet par rapport à la nécessité de réduire nos consommations.

- Le Plan Climat Air Energie (PCAET) de la Métropole européenne de Lille prévoit une réduction de 45% des émissions de gaz à effet de serre en 2030 puis -89% en 2050 par rapport à 1990 et -16% de consommation d'énergie entre 2016 et 2030.

- Le transport aérien est responsable de plus de 7% des gaz à effet de serre en France ([source B&L évolution](#)).

1.2. L'existence d'autres solutions plus durables.

- Environ 2/3 du trafic de l'aéroport Lille- Lesquin est en concurrence avec le TGV. Or, à trajet équivalent, l'avion émettra 40 à 80 fois plus de gaz à effet de serre pour un gain de temps souvent nul ou très limité.

1.3. Une révolution technologique très incertaine et des données biaisées.

- Les arguments évoqués dans le « scénario projet » visant à limiter à terme les conséquences de l'augmentation du trafic, comme par exemple le recours aux biocarburants et l'hydrogène, sont basés sur des hypothèses de progrès technologiques non fondées : [synthèse du référentiel aviation-climat ISAE-Supaéro sept 2021](#).

- L'étude [Canopee Association Aviation](#) dénonce les projections de l'utilisation d'agrocarburants dans l'aviation. La production mondiale d'agrocarburants, évoquée parmi les pistes de limitation de l'impact du projet à terme, représente 0,004% de la consommation nécessaire de kérosène aujourd'hui (sans prise en compte de l'augmentation du trafic aérien). L'augmentation de la demande des agrocarburants pour l'automobile et le trafic aérien pose déjà de graves problèmes de déforestation et de ressources en terres agricoles disponibles dans un contexte de pression démographique continue.

- Selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la flotte mondiale est actuellement renouvelée en 25 ans. L'étude environnementale a pris en compte un renouvellement de la flotte en

15 ans à partir de 2035 afin d'intégrer les appareils à hydrogène pour justifier la baisse des émissions des gaz à effet de serre. Cette hypothèse est considérée comme très optimiste par le Shift project (source : [scénario «Maverick» du Shift Project](#)) et irréaliste par l'Autorité environnementale (Avis de l'Autorité environnementale sur le projet Lille Lesquin).

2. Les risques du projet pour les ressources en eau : la mise en danger d'une ressource déjà en état critique.

L'aéroport de Lille-Lesquin se situe au-dessus de la nappe de la Craie qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL et qui est très vulnérable aux pollutions : classe B du projet d'intérêt général.

- La surface imperméabilisée par l'aéroport sera accrue de +10 ha par le projet. Il y a donc un fort risque de rejets de substances polluantes (hydrocarbures, produits de dégivrage) vers les captages du Sud de Lille.

- L'augmentation du trafic va mener à une augmentation des risques de pollutions aux métaux lourds et résidus d'hydrocarbures sur l'ensemble d'un secteur sensible.

- Des incidents aux lourdes conséquences seront difficilement évitables. Des fuites anciennes d'hydrocarbures d'un dépôt TOTAL, génèrent toujours un dépassement de la norme des eaux brutes relative à l'indice Hydrocarbures, selon un prélèvement de décembre 2019. D'autres analyses révèlent un relargage lent des hydrocarbures piégés dans les fissures de la Craie.

La situation est d'autant plus préoccupante que l'ensemble des sources d'approvisionnement de la MEL est dans un état de forte pression et fera face à des pressions complémentaires dans les prochaines années tant en raison de la pression démographique que des aménagements existants et à venir ou du changement climatique déjà à l'œuvre.

3. Une dégradation du cadre de vie certaine pour les riverains et l'ensemble d'un secteur.

3.1. Une dégradation induite par le projet.

- A la fin de la concession, hors programme immobilier, le projet générerait une augmentation du trafic de +21% par rapport au scénario de référence contribuant ainsi à aggraver le phénomène de congestion que connaît déjà le territoire quotidiennement.

- En 2039, en considérant le programme immobilier, l'évolution du trafic routier autour de la zone aéroportuaire, représenterait une hausse de +76% par rapport au scénario de référence. De fait, l'abandon définitif du programme immobilier apparaît comme une absolue nécessité pour conserver un cadre vivable pour l'ensemble du secteur « sud de la MEL/ nord Pévèle ».

- Le projet contribue au phénomène de congestion qui ne pourra être sensiblement revu à la baisse qu'avec le déploiement de transports en commun efficaces. Mais ces améliorations tendancielles annoncées par ADL relèvent de mesures qui lui échappent.

- Aucune politique tarifaire sérieuse n'est prévue pour diminuer la part de la voiture individuelle: prix du parking, baisse du prix du bus, accueil des modes actifs.

- Aucune incitation aux modes actifs n'est prévue, ni en desserte du projet, ni en compensation des fortes dégradations que connaîtra le trafic local et la qualité de vie des communes avoisinantes. Cette

situation est d'autant plus regrettable qu'elles seraient une solution efficace dans un territoire dense et à la topographie propice.

3.2. L'absence de prise en compte des projets proches.

- Le projet logistique DC3 (32 000m² de surface de plancher) de la société Prologis, fonds d'investissement américain spécialisé dans la gestion d'entrepôts et de bâtiments logistiques, accentuera très fortement l'impact du projet de modernisation de l'aéroport.
- L'extension de la zone d'activité à Lesquin (l'Aéroparc) ajoutera également un important trafic routier supplémentaire.
- Le rapport de l'Autorité Environnementale ne prend pas en compte le projet P3 logistique à Seclin (23 000m²) dans la liste des projets à prendre en compte dans les effets cumulés du projet de modernisation de l'aéroport.

3.3. Un impact sanitaire majeur.

- La pollution de l'air aux particules fines est responsable de 14% des décès dans la métropole lilloise. Le projet d'agrandissement prévoit une augmentation du nombre de vols et de voyageurs, qui aura mécaniquement un impact sur la qualité de l'air par l'augmentation des émissions de ces polluants - NO₂, PM 10, PM 2,5 - et leur concentration dans l'air ambiant.
- Aujourd'hui, selon une étude ATMO, les taux de polluants atmosphériques dépassent régulièrement les seuils définis par l'OMS sur notre territoire. Or, les particules ultrafines (de l'ordre du nanomètre) fortement impactante pour la santé humaine et dont les moteurs d'avions provoquent de fortes émissions, ne sont pas mesurées et donc non prises en compte ([The Conversation](#)).
- Selon l'étude d'impact environnemental, la hausse de l'activité générée par la réalisation du projet d'extension aura un impact sur les émissions de SO₂, qui connaîtront une augmentation, jusqu'à +36% sur la zone à l'horizon 2050, ainsi qu'une hausse de +27% des NO_x (Oxydes d'azote).
- L'exposition au bruit des avions est génératrice d'effets délétères sur le sommeil, les systèmes cardiovasculaires et endocriniens, les troubles psychologiques et l'état de santé perçue (Source : santé Publique France).

4. Un scénario financièrement déséquilibré par l'absence de prise en compte des véritables coûts sociétaux.

- Du fait de ses impacts négatifs sur l'environnement et sur la qualité de l'air, le projet génère un coût pour la collectivité de 175 millions d'euros. (chapitre 2.5 du mémoire en réponse à l'AE),
 - La saturation du trafic routier n'est pas prise en compte dans ce calcul et le temps perdu dans les embouteillages sera considérable,
- De plus, l'augmentation du trafic et des pollutions sonores et de l'air dévaluera le patrimoine immobilier sur de vastes zones. Aucun chiffrage n'a été réalisé pour en mesurer les conséquences pour les habitants, les collectivités ou certaines activités.
- Contrairement à ce qu'indique l'ADL, l'aéroport ne sera pas saturé en 2023. Les nouvelles projections du trafic post-covid 19, montrent que la capacité maximale de 2,6 millions passagers maximum sera atteinte en 2027 seulement.

- Les nouveaux comportements des voyageurs impacteront les projections de trafic aériens : réduction de la demande sur les trafics loisirs induite par une prise de conscience écologique croissante, réduction du trafic d'affaire induite par le développement accéléré des nouveaux modes de communication (visio, zoom, ...) et réduction due aux alternatives ferroviaires. (source : étude du cabinet Arthur D Little - Annexe de l'étude d'impact)

Au vu de ses différents éléments et des différentes conséquences négatives déjà abordées, le bilan financier doit être revu comme suit :

VAN-SE sur 2019-2050	A	B	C
ADL	5 M€	4 M€	5 M€
Intéressement SMALIM	48 M€	43 M€	48 M€
Impôts et taxes	11 M€	9 M€	11 M€
Impact sur l'économie locale	57 M€	47 M€	57 M€
Temps économisé	75 M€	55 M€	75 M€
Pollution de l'air	-5 M€	-1 M€	-5 M€
Gaz à Effet de Serre (GES)	-108 M€	-95 M€	-175 M€
Nuisances sonores	-2 M€	-2 M€	-2 M€
Accidents de la route	-4 M€	-1 M€	-4 M€
TOTAL	77 M€	60 M€	10 M€

Tableau 5 : Valeur Actualisée Nette socio-économique en M€₂₀₂₆ par scénario

5. Un projet qui interroge au regard de la justice sociale.

- Ce projet favorise une « niche » privilégiée et en ce sens, ne répond pas à l'intérêt général : 10% de la population mondiale prend l'avion chaque année, en 2018. 1% de la population mondiale est responsable de 50% des émissions de l'aviation.

- La majorité des opérateurs présents à Lille-Lesquin sont des compagnies à bas-coût. L'augmentation prévue du trafic passera par ces compagnies à « bas-coût », dont la stratégie est basée sur le dumping social et fiscal se traduisant notamment par des contrats précaires et peu rémunérateurs.

- Le kérosène est la seule énergie fossile non taxée par l'Etat. En comparaison : l'essence et le gazole sont taxés aux alentours de 60%. Il s'agit donc d'une double iniquité qui profite à un mode de transport extrêmement impactant et qui profite essentiellement aux plus favorisés.

II. Des aménagements à mettre impérativement en œuvre au risque de vider de sens un projet qui va à contre-courant des grands intérêts de demain.

S'il est important de rappeler que le projet contredit l'ensemble des engagements nationaux, régionaux et locaux en matière de lutte contre le réchauffement climatique, de gestion des énergies, de résilience des territoires et de lutte contre les inégalités, il est également important de proposer des contreparties dans l'hypothèse peu probable où, tirant parti des bénéfices possibles des progrès technologiques, le projet aboutirait à une validation.

De par l'étendue des impacts liés au projet, ces contreparties doivent s'envisager à l'échelle du territoire, et non sur les seules emprises du projet.

Elles doivent concerner différents domaines :

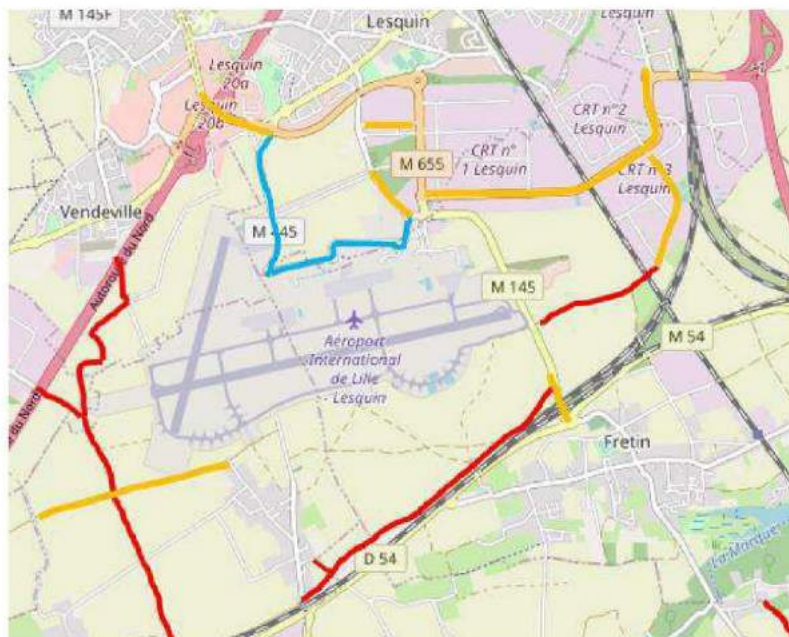
1. La mobilité, enjeu fondamental pour un territoire déjà congestionné.

La congestion actuelle du territoire est lourde de conséquence : pollution, bruit, sécurité routière et en l'absence d'infrastructures adaptées, impossibilité de développer les mobilités douces du fait de l'insécurité réelle et ressentie.

Le projet n'apporte pas les assurances et les compensations suffisantes au regard de son impact extrêmement lourd sur les flux : +1,7 M de passagers/ an par rapport à 2019. L'effort doit nécessairement être accentué sur les points ci-dessous, en lien avec les collectivités concernées, sous peine de rendre difficilement vivable un très large secteur, impactant plus de 115 000 habitants :

- L'**accès aux modes doux** doit être impérativement renforcé. Il devra suivre un cheminement pratique, sûr et balisé. Un véritable parking sécurisé, couvert et gratuit doit être aménagé au plus près de l'entrée du terminal. Des aménagements de casiers doivent être prévus pour les usagers et utilisables à tarifs abordables.

- Plus essentiel encore, c'est l'atténuation de l'impact défavorable du projet pour l'ensemble de son territoire qui doit être visée. A ce titre, le projet doit permettre de **valoriser, compléter et sécuriser les pistes et tracés** déjà existants et de **créer de nouvelles pistes en milieu totalement sécurisé**. Il s'agit d'une contrepartie d'autant plus nécessaire que l'aéroport se situe sur une zone noire en terme de mobilités actives au regard des fortes emprises des différents aménagements et ouvrages proches. Paradoxalement, cette zone est pourtant la jonction de deux territoires dynamiques qui seront les plus concernés par les effets négatifs du projet sur la circulation.



Explication de la carte : l'aéroport, comme les ouvrages publics avoisinants (autoroute, lignes ferroviaires) et le CRT apparaissent comme des ruptures et des points noirs pour les cheminements doux.

Les voies en **rouges** (chemins agricoles) pourraient être aménagées de manière à permettre un contournement plus aisé, permettant un lien direct MEL/ CCPC, via Vendeville/ Templemars et Fretin/ Avelin. Ces aménagement desserviraient également d'importantes zones d'activité (Vendeville, Templemars, Avelin) et permettraient de « créer le lien » entre l'aéroport et son territoire, ses habitants.

Les zones en **orange** sont des voies bitumées qui doivent être aménagées pour les mobilités actives. Elles concernent l'extrémité de la piste cyclable de la RD 145, actuellement très dangereuse et totalement inadaptée, le chemin de Tournai et le CRT, dont la faiblesse des aménagements crée une véritable coupure.

Les zones en **bleu**, partiellement équipées, doivent être modernisées et adaptées car aujourd'hui discontinues, dangereuses (alternance des côtés cyclables) et ne permettant pas la cohabitation piéton/cycles.

- La saturation à prévoir du secteur implique de créer ou conforter d'autres jonctions douces entre la Métropole de Lille et la Communauté de Pévèle Carembault. La réutilisation de la **voie ferrée Ascq Orchies** fermée depuis 2015 et sa transformation en **voie verte**, serait l'une des alternatives les plus intéressantes. Il s'agit d'une compensation fondamentale source de très nombreux bénéfices pour l'ensemble des territoires traversés, de la MEL à la communauté de Pévèle Carembault. Ce projet qui permettrait une véritable jonction cyclable entre le nord et le sud du département bénéficierait

également aux déplacements utilitaires quotidiens, mais aussi au tourisme local, confortant ainsi son utilité même auprès de certains usagers de l'aéroport en voyage régional.

Par ailleurs, cette voie verte pourrait assurer un rôle de **trame verte** grâce à la réalisation de plantations idoines, couplées à un revêtement pérenne qui permettrait d'assurer, au moins partiellement, le lien entre le Val de Marque et le PNR Scarpe Escaut.



Explication cartographie : en rouge les zones concernées par l'augmentation de la circulation. Bien que ces zones doivent être équipées en faveur des mobilités actives, la voie verte (en vert), apparait comme une alternative extrêmement intéressante pour les territoires pour créer une jonction MEL-CCPC, puis Valenciennois en évitant les zones saturées.

- L'autorité environnementale estime que la part de +17% de **transports en commun** pour rejoindre l'aéroport annoncée par ADL à horizon 2039 reste un taux faible. Cela n'est pas suffisant pour réduire le trafic routier engendré par le projet d'extension de l'aéroport.

Il est donc nécessaire d'aller au-delà et de profiter de l'impulsion offerte par le projet pour conforter voire créer des transports en commun fiables et adaptés, pour l'ensemble des territoires concernés. Un travail en concertation avec les collectivités concernées (MEL et Région principalement...) est nécessaire.

- La **desserte en train** locale est aujourd'hui faible et fait face à des avaries en augmentation. Aucune hausse du nombre de passagers de l'aéroport Lille-Lesquin n'est envisageable sans renfort des liaisons ferroviaires proches. Ainsi, la fiabilité et la qualité des dessertes des gares de Lesquin et Fretin (ligne Lille-Valencienne, située au plus près du projet) doivent être améliorées, de même que, plus globalement, la qualité du service en gare lilloise et sa jonction rapide avec l'aéroport.

2. La protection de l'eau et de la biodiversité.

La **ressource en eau** est en état de **vulnérabilité majeure** sur l'ensemble du secteur métropolitain. La nappe de la Craie située sur le secteur de l'aéroport représente 40% de l'alimentation en eau de la MEL et présente une grande vulnérabilité aux pollutions de surface de par sa faible protection géologique. Le projet d'extension qui réduit l'aire de perméabilité et accroît de par son activité le risque de pollution de la nappe n'apporte pas de garanties suffisantes.

L'état de la **biodiversité régionale** est également particulièrement préoccupant ([état des lieux biodiversité](#) – Hauts de France 2019). Aucun projet d'aménagement ne peut désormais s'envisager sans compensation préalable visant non seulement à atténuer son impact mais aussi à restaurer une situation vivable pour la biodiversité.

Si le projet devait être envisagé, il doit s'assortir des conditions impératives suivantes :

- Une compensation par des **reboisements** dans les territoires proches. Ces boisements, qui serviront autant à limiter l'impact global du projet qu'à permettre la résilience d'un territoire en forte contrainte, permettraient également une filtration partielle des eaux. Ces reboisements peuvent prendre diverses formes : création de bois, bosquets, micro forêts, création et confortement des haies existantes, création de trames vertes (voir la piste que représente le projet de voie verte)....

Les intérêts de ces actions de reboisement seraient extrêmement nombreux : biodiversité, relance de la filière bois local, limitation de l'érosion et adaptation des sols, création de ressources locales issues du bois et des plantations, protection des champs captants, aspect paysager...

Les créations de haies doivent aller de pair avec la création de certains cheminements doux proposés.

- Autant que possible, il est nécessaire de viser la pérennisation des champs captants du secteur. Toute emprise complémentaire sur le périmètre du projet doit s'accompagner par la **sanctuarisation de secteurs inconstructibles** dans un périmètre proche de l'aéroport.

- Les marais et les mares jouent un rôle primordial en matière de biodiversité et d'amélioration de la qualité de l'eau. Avec les sécheresses plus fréquentes, ils jouent également un rôle de réservoir essentiel. La mise en place de **plan mare** et de roselières, non seulement dans la zone du projet, mais aussi sur le secteur de la nappe de la Craie, doit être envisagée pour compenser les emprises nouvelles liées au projet.

- Une partie des espaces enherbés situés aux alentours de l'aéroport doivent être transformés en zones d'habitats pour les insectes et pollinisateurs en créant des **prairies fleuries** et petits massifs mellifères.

3. Une adaptation interne aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

- Le gestionnaire du site doit chercher à minimiser l'augmentation de son impact en mettant en place un **management éco responsable** visant à diffuser la responsabilité environnementale auprès de chacun des acteurs. Celui-ci doit être régulièrement remis à jour et donner lieu à évaluation. Il doit concerner l'ensemble des problématiques liées à l'activité du site : gestion des déchets, de la source à la destruction/ transformation, les consommations et l'approvisionnement en énergie, l'eau, l'utilisation de produits dangereux et polluants...
- Les concessions commerciales du site doivent viser l'excellence en terme qualitatif, nutritionnel et de gestion des déchets. Les concessions commerciales situées au sein de l'enceinte doivent répondre aux enjeux actuels en matière de nourriture bio et locale et viser l'excellence en terme de production et de réemploi des déchets.
- Le projet présenté prévoit 600 créations d'emplois. Ces derniers doivent être pérennes et équitables, car l'économie de demain et les débouchés de la population active future ne peuvent se construire sur une iniquité de rémunération et de considération.

4. L'atténuation du bruit au cœur des préoccupations.

- La mise en place de **redevances dissuasives** contre les vols de nuit, comme proposé par le SIVOM Grand Sud de Lille ([lien](#)) paraît la condition minimale au respect de la tranquillité et la santé publique des habitants.
- Au regard de l'impact du bruit pour la santé et de l'augmentation importante des vols, il paraît cependant préférable de suivre les recommandations de l'Autorité Environnementale qui, se basant sur des études de l'ANSES et de Santé Publique France, demande un **couvre-feu** d'au moins 7 heures.
- Ces conditions doivent être doublées par la possibilité offerte à tous citoyens, d'agir en cas de constatation contraire.
- Le travail de fond sur les **trajectoires** doit se poursuivre, comme demandé par le SIVOM Grand Sud de Lille.
- Les **stations de mesure de bruit** doivent être modernisées de manière à permettre des mesures optimales en lien avec les demandes des communes avoisinantes.
- L'exploitation de l'aéroport devra privilégier autant que possible le renouvellement de la flotte utilisée au profit des **avions les moins bruyants et les moins polluants** au passager réellement transporté.

5. La faiblesse des scénarios de compensation financière proposés.

- Les compensations via le fonds carbone mentionnées par ADL ne sont pas crédibles au vue des sommes en jeu : 2,55 M€ jusqu'à 2039, soit un prix à la tonne très faible par rapport au prix du marché européen. Le mécanisme ne sera pas incitatif. De plus, il ne couvre pas l'activité aérienne de l'aéroport qui représente la très grande majorité des conséquences.
- L'activité aérienne (cycle « décollage-atterrissage », ½ croisière, moteurs auxiliaires au sol, traînées atmosphériques) générera de 2019 à 2039 quelques 342 kt eqCO₂, soit 83,1% des émissions totales

(411 kt eqCO2 en prenant en compte l'activité aériennes + le trafic routier + les activités de la plateforme).

- Les compensations carbone obligatoires imposées aux compagnies aériennes par la loi Climat imposées (94 kt eqCO2) sont vides de sens : les mécanismes financiers et techniques restent à l'initiative volontaire et aucun mécanisme de contrôle et de pénalité financière n'est prévu à ce jour !

@714 - catiau bruno - Pérenchies

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 19:05:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :argumentaire contre l'extension de l'aéroport

Page 958 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

après lecture du dossier technique relatif à l'agrandissement de l'aéroport de Lille/Lesquin et en ma qualité de membre (bénévole) du conseil de l'eau de la MEL (collège associatif) , je suis dans la nécessité de rappeler que l'élargissement des pistes de près de 6 mètres afin d'accueillir des gros porteurs constituera une artificialisation des sols alors que périmètre de la commune de Lesquin est classé en Aire d'Alimentation de Captage (AAC).

En décembre 2019 , la MEL avait adopté une charte contribuant à classer 26 communes dites GARDIENNES DE L'EAU (dont la commune de Lesquin où se trouve l'aéroport de Lille/Lesquin) afin de préserver la ressource en eau de la métropole qui dépend pour son eau potable à près de 40% des captages prioritaires .Outre la nécessité de préserver la qualité de l'eau qui ne peut être altérée par une quelconque pollution, il y a la nécessité de limiter l'artificialisation des sols afin de ne pas perturber le grand cycle de l'eau à savoir permettre l'infiltration de l'eau de pluie afin de permettre la recharge de la nappe , phénomène de plus en plus compromis par l'activité humaine , par la baisse des précipitations selon METEO FRANCE et par la hausse de la consommation de ces dernières années.

Vous trouverez en pièce jointe la charte adoptée le 12 décembre 2019 par les élus communautaires de la MEL.

De plus et siégeant comme bénévole à l'élaboration du Plan Climat Air Energie Territoriale (PCAET) de la MEL et alors que l'agglomération connaît régulièrement des pics de pollution atmosphérique , je rappelle l'objectif de la MEL d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 mais également d'améliorer notablement la qualité de l'air. L'idée d'accueillir des gros porteurs en vue d'accompagner le e-commerce va à l'encontre de l'objectif d'améliorer la santé publique , enjeu devenu essentiel alors que les autorités sanitaires estiment la mortalité en lien avec la pollution de l'air sur le périmètre de la MEL à près de 1 800 décès par an !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@715 - CLAEYMAN Vincent - Fretin

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 19:19:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :modernisation de l'aeroport lille lesquin

Contribution :

Bonjour,

Je m'oppose fermement à la modernisation de l'aéroport de lille lesquin tel qu'il est présenté dans ce projet. En effet il semble bien être une volonté de développer le trafic aérien sous couvert d'une mise aux normes de cet aéroport. Dans un contexte de développement durable et de préservation de l'environnement, ce projet paraît complètement incohérent.La commune dans laquelle je réside est déjà fortement impacté par des nuisances sonores ainsi que par des pollutions aux particules fines ayant un impact important pour la santé de ses habitants. Les trajectoires n'étants déjà pas respectées à ce jour, je n'ose pas imaginer qu'elles ne soient pas aggravées par un trafic très augmenté. Ce transport ne concerne qu'une minorité de la population, quand l'impact écologique

concerne l'ensemble de la population. La métropole lilloise subit déjà un impact très important de pollution atmosphérique de part le trafic routier. L'agrandissement des parking et de la piste d'atterrissage emputerait une grande partie du réservoir en eau de la métropole par la bétonisation des champs captants. Nouvelle incohérence au regard du changement climatique et à la nécessité de préserver nos ressources en eau. Nous sommes bassinés par le gouvernement pour réduire l'impact des énergies fossiles avec bientôt l'obligation de changer nos chaudières au fioul et la contrainte de devoir acquérir des voitures électriques.

Pour conclure : cet agrandissement me paraît être un non sens pour l'environnement et portera préjudice aux conditions de vie des riverains déjà fort impacté par son fonctionnement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E716 - Philippe DUTILLEUX

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 19:25:59

Lieu de dépôt : Par email

Objet : enquête publique extension aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Bonjour,

en tant qu'habitant de Templeuve-en-Pévèle, nous considérons que notre territoire est déjà suffisamment impacté par la circulation des avions, notamment au décollage. Le bruit généré est insupportable, notamment l'été lorsque les fenêtres sont ouvertes. Nous sommes donc favorable à une réduction du trafic, et donc clairement opposé à toute extension. De plus, il est notoire que le trafic aérien a des conséquences très négatives sur les émissions de gaz à effet de serres aussi une telle extension est largement inappropriée dans le contexte de réchauffement climatique que nous connaissons. Par ailleurs, d'autres moyens de transport tel que le TGV, notamment pour les trajets intérieurs à la France, sont beaucoup moins polluants alors que le gain de temps avion/TGV semble infime. Enfin, nous supposons que cette extension aura des conséquences en matière de trafic routier alors que le secteur est déjà congestionné. Cordialement, Philippe et Elisabeth Dutilleux 14, rue du Paradis 59242 Templeuve-en-Pévèle 06.45.54*****

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@717 - viltard alain - Gondécourt

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 19:39:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : nuisances sonores

Contribution :

Bonjour,

Je vous prie de bien vouloir prendre en considération mes remarques concernant le survol des avions sur la commune de Gondécourt.

Nuisances à l'atterrissage (je peux vous transmettre toutes mes réclamations faites depuis 2001)

nuisances aux décollage

nuisance des vols de nuit

Bien à vous,

Alain Viltard

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@718 - Pascale - Bouvines

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 19:51:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Non à l'agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Non à l'agrandissement de l'aéroport.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@719 - BRENNE Stéphane - Lille

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 21:29:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :PROJET DE MODERNISATION DE L'AEROPORT LILLE-LESQUIN

Contribution :

Je suis Stéphane BRENNE Président de l'association Lille Events club des professionnels de l'évènementiel et du tourisme d'affaire sur Lille Métropole regroupant 130 adhérents.

L'Aéroport de Lille Lesquin a vu sa fréquentation doubler depuis une dizaine d'années, passant de 1,1 millions de passagers en 2009 à 2,2 millions de passagers en 2019. A l'instar d'autres Métropoles françaises, parfois de plus petite taille, comme Bordeaux et Toulouse qui ont accueilli respectivement entre 7,7 et 9.6 millions de passagers en 2019, Même si les années 2020 et 2021 restent des années très compliquées pour le trafic aéroportuaire français, les perspectives de redémarrage pour 2022 et les années à venir sont réelles et des plus encourageantes. Ce projet d'extension permettra à l'Aéroport de Lille Lesquin d'engager des aménagements importants qui permettront de répondre aux besoins de qualité, de normes, et surtout de sécurité et de confort des nombreux passagers de

l'Aéroport. Ces travaux sont indispensables au maintien de l'activité aéroportuaire et à son développement.

Ce projet d'extension de l'Aéroport de Lille Lesquin représente autant d'opportunités économiques et sociales pour l'ensemble de la Métropole lilloise. Rappelons que l'Aéroport de Lille Lesquin contribue au départ de nombreux touristes mais aussi et surtout permet l'arrivée de femmes et d'hommes d'Affaires, Congressistes sur notre métropole lilloise. Rappelons que 70% des nuitées lilloises sont issues du tourisme d'Affaires. Ces voyageurs contribuent donc au développement direct et indirect de notre territoire.

Le tourisme d'Affaires, porté par la filière de l'Évènementiel, soutenus par les milieux économiques et les acteurs du développement touristique du territoire, est et restera dans les années à venir un enjeu majeur de développement, de rayonnement et d'attractivité de notre Région.

Les membres Lille Events apportent leur plein soutien à ce projet d'extension de l'Aéroport de Lille Lesquin, déterminant pour le rayonnement et l'attractivité de notre Région.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@720 - Christophe - Seclin

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 21:51:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Extension de l'aéroport

Contribution :

Un tel projet révélerait une double faute :

- une faute morale à l'égard des générations futures : une extension serait le signe d'un mépris total à l'égard du dérèglement climatique ; chose incompréhensible au regard des connaissances qui sont les nôtres s'agissant des enjeux pour l'humanité comme pour la biodiversité.

- une faute en termes de santé publique ; au regard des conséquences bien connues sur la santé des riverains. Les nuisances supplémentaires dégraderont considérablement les conditions de vie des populations survolées (qui le sont déjà bien suffisamment).

Cette extension serait dès lors un déni démocratique ; sauf à conditionner ce projet à un référendum décisionnel local des communes survolées.

Pour toutes ces raisons : NON à l'extension ; Au nom des populations survolées et des générations futures.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@721 - Patricia - Templemars

Organisme : citoyenne templemaroise

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 23:07:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Je suis pour la mise aux normes de l'aéroport mais contre l'augmentation du trafic

Depuis un moment les avions survolent de plus près la commune où je réside (Templemars) , ce qui fait que l'on a davantage de nuisances sonores et de particules

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@722 - merlot jf - Chemy

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 23:25:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Controle pollution atmospherique et terrestre

Contribution :

Bonsoir,

je suis resident sur chemy depuis plus 9 ans. Je constate des traînées huileuses et assez grasses sur mes luminaires extérieurs ou au niveau de ma terrasse extérieure. sans remettre en cause et rejeter le transport par avion, je formule deux réserves :

quelle est la démarche pour signaler un doute ou connaitre les manoeuvre(s) de vidange d 'urgence opérées aux abords de l'aeroport de lille -Lesquin?

Quelle est la garantie de vérification de pollution atmospherique, terrestre ou acoustique ? les habitations du village de chemy peuvent elles bénéficier d un credit d impot pour renforcer l'isolation phonique ?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@723 - Audrey - Cysoing

Date de dépôt : Le 09/02/2022 à 23:30:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aéroport de Lesquin

Contribution :

Je suis favorable au projet de mise aux normes de l'aéroport mais défavorable au projet d'extension en raison de l'augmentation des nuisances sonores et de la pollution de l'air.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@724 - Jean-Bernard - Wattignies

Organisme : Particulier

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 09:26:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : plus de 75 % des vols sont intérieurs

Contribution :

Plus de 75 % des vols de l'aéroport de Lille sont à destination de la France avec, pour les villes les plus éloignées de Lille : Marseille et Toulouse.....

Alors qu'il y a le TGV (pas encore pour Toulouse)

Et le bilan carbone dans tout cela ?????

On peut aussi parler des emplois de l'aéroport..... bien sur tout cela est à mettre dans la balance

Je fais confiance aux décideurs qui auront encore plus de données que moi pour prendre les bonnes décisions

Moderniser l'aéroport, pourquoi pas, investir et augmenter le nombre de vols : vers où ? pour qui ? à quel coût ? bilan carbone ? bilan financier ? bilan humain ?

Je vois là une nuisance pour beaucoup pour le confort de quelque-uns

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@725 - Clarisse Marc - Bréchamps

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 09:39:58

Page 964 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis défavorable sur le projet d'extension

Contribution :

Compte tenu de l'urgence à réagir face au dérèglement climatique et à ses conséquences catastrophiques tout projet ayant pour objet un accroissement du trafic aérien doit être stoppé.

D'une manière générale vouloir accroître le trafic aérien est une attitude irresponsable.

La lutte contre le réchauffement du climat passe par une réduction du trafic des transports et en particulier du trafic aérien.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@726 - Gorisse Aude - Templeuve

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 10:04:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Quelle compensation environnementale face à ce projet ?

Contribution :

Habitante de Templeuve en Pevele, je comprends le besoin de mise aux normes de l'aéroport mais je ne suis pas favorable à l'augmentation du trafic aérien. En effet, la connaissance actuelle du dérèglement climatique nous incite fortement à repenser nos modes de déplacement. Je suis convaincue que les déplacements intra-France doivent se faire par le train et que c'est dans ce secteur qu'il faut se développer.

En tant que citoyenne, j'attends de ce projet qu'il prenne en compte l'ensemble des enjeux avec une vision globale afin de ne pas s'arrêter aux seuls enjeux économiques à court terme mais bien aux enjeux économiques et environnementaux à moyen et long terme. J'attends donc une compensation environnementale face à ce projet : navettes, pistes cyclables...

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@727 - Martine - Ronchin

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 10:07:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : NON au projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Nous sommes en situation d'urgence climatique et l'objectif à long terme de l'accord de Paris est de limiter l'augmentation de la température moyenne de la planète à 1,5 °C. Pour atteindre cet objectif, sachant que l'avion est responsable de 5% du réchauffement climatique pour 10% de la population qui le prend régulièrement, il faut réduire de 70 % le nombre de vols d'ici 2030. Ce n'est donc pas l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin qu'il faut envisager, avec encore plus de pollution sonore et atmosphérique, mais au contraire le développement d'autres moyens de transport tels que le train. 2/3 du trafic de l'aéroport de Lille-Lesquin est en concurrence avec le TGV.

Ce projet d'un autre temps va totalement à l'encontre de l'intérêt général et doit être abandonné.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@728 - veronique - Gondecourt

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 10:25:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet absurde en 2022

Contribution :

L'avion a eu son heure de gloire au 20ème siècle.

Aujourd'hui les préoccupations environnementales et celles concernant la santé publique rendent ce moyen de transport incompatible avec celles ci.

Le projet de modernisation va engendrer:

*une menace environnementale:

-par l'accroissement du trafic aérien engendrant une pollution globale dont l'impact sur le réchauffement climatique n'est plus à remettre en cause ainsi que la retombée des polluants sur le sol puis dans les nappes phréatiques alimentant le réseau d'eau potable.

-par l'accroissement du trafic routier servant à acheminer les voyageurs et le fret en utilisant des infrastructures routières déjà saturées dans cette zone

-par l'artificialisation des sols représentant une réelle menace sur la quantité d'eau disponible dans une région déjà fragilisée sur ce point.

-par l'augmentation des épisodes de pic de pollution déjà très nombreux dans la métropole.

*une menace de santé publique:

-par l'augmentation des polluants issus de la combustion (CO, NOx, particules (micro, nano...)) dans une région déjà en retard sur l'espérance de vie; ces polluants vont contribuer à augmenter les pathologies respiratoires et neurologiques.

-par l'augmentation du bruit qui est insoutenable, répétitif et contribue aussi à diminuer l'espérance de vie en augmentant la survenue de maladies cardiovasculaires et le manque de sommeil cause d'autres pathologies tout aussi graves.

*une concurrence absurde:

-par les lignes CDG-LIL, Lille-Lyon et tous les autres vols intérieurs où le TGV assure ces liaisons sans engendrer autant de dégâts sur la santé et l'environnement.

je suis contre ce projet délétère pour tous et surtout pour les enfants qui vont grandir ici.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@729 - CONVERT Bernard - Lille

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 10:31:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

A l'heure où il faut lutter contre le réchauffement climatique, où le coût de l'énergie fossile s'accroît, on veut par l'agrandissement des aéroports, augmenter le trafic aérien. C'est une aberration. Je suis contre ce projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@730 - Brulois Brigitte - Lezennes

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 10:38:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Agrandissement aéroport de Lesquin

Contribution :

L'augmentation du trafic aérien doit être limité pour des raisons de réchauffement climatique. La période qui a été considérée favorable a été celle du confinement.

Pourquoi cette augmentation des aéroports alors que le trafic est en baisse? Le prix du kérosène doit être augmenté pour une réelle concurrence avec le rail, les progrès concernant l'aéronautique ne sont pas encore effectifs, l'artificialisation des sols vu l'agrandissement doit être combattu. De plus les nuisances concernant les usagers ne sont pas à négliger.

Cet agrandissement ne fera qu'accentuer aussi le trafic sur l'autoroute A1 déjà surchargé. Pas d'autre solution pour l'instant pour rejoindre l'autoroute.

Ce projet est malvenu et n'utilise que de projections à court terme.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@731 - BOUTHIER Gérard - Yerres

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 11:00:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : refus d'augmenter la capacité technique de la plateforme de Lille

Contribution :

L'examen de la situation autour de l'ensemble des plateformes du territoire et des conséquences pour les populations survolées amène à prendre des positions fermes sur une limitation sanitaire et environnementale pour chaque plateforme. Limitation sanitaire relativement au bruit et à la pollution atmosphérique locale, limitation environnementale à l'échelle du globe sur le réchauffement donc climatique. Sur bien des plateformes, nous représentons ici celle de Paris-Orly, le constat catastrophique de la situation sanitaire autour de la plateforme commence par la proposition actuelle de l'exploitant de la plateforme à savoir une amélioration de la capacité technique. Dans un premier temps, proposition de moderniser la plateforme (ce que nous avons soutenu vu la vétusté générale des équipements). Pour Orly un bâtiment de jonction (sous forme d'un pôle multimodal) de 90000m² dont on s'aperçoit ensuite que 80000m² constitue de fait un 4ème terminal. Donc déjà une tromperie liée à la terminologie moderniser ne signifie pas agrandir. Notre expérience pour Orly, presque 10 ans après, les cartes stratégiques de bruit montrent un doublement du nombre de personnes soumises à un bruit moyen pondéré supérieur à 55 décibels dangereux pour leur santé (sur un territoire double) sans tenir compte d'une augmentation significative de la pollution locale donc un impact sanitaire lourd et parfaitement documenté via l'étude épidémiologique DEBATS (pour le bruit). Une seule solution partout sur le territoire, la limitation sanitaire et environnementale des plateformes aéroportuaires, toutes, pour éviter des reports de nuisances d'un territoire à un autre.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@732 - OSZCZAK EDMOND

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 11:10:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Modernisation Aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Une modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin entre dans une logique de développement de la région. La mobilité des personnes est une réalité du quotidien : échanges économiques, culturels, déplacements des familles (aujourd'hui, la mobilité du travail disperse les familles sur l'ensemble du territoire). Les déplacements en Europe au départ de notre région sont de plus en plus fréquents.

Un exemple de potentiel de développement est le lien avec la Pologne. La Pologne est aujourd'hui accessible à tous les niveaux. De nombreuses personnes d'origine polonaise ou des passionnés de Pologne n'hésitent plus à se rendre dans ce pays par leurs propres moyens, l'avion devenant un moyen très prisé pour relier Lille aux grandes villes polonaises attractives telles Cracovie, Wroclaw, Poznan ou Gdansk et aussi la capitale Varsovie.

Le besoin est donc réel de faciliter les déplacements interrégionaux et européens au départ de Lille-Lesquin, aéroport situé à l'entrée de la métropole lilloise et au bord de l'A1, axe majeur de circulation.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@733 - Martine - Loos

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 11:24:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON A L'AGRANDISSEMENT DE L'AEROPORT DE LESQUIN

Contribution :

Je suis pour pour la mise aux normes de sécurité mais contre ce projet d'agrandissement de l'aéroport prévoyant un élargissement des pistes dont des pistes permettant le vol de gros porteurs plus lourds, bruyants et polluants, une extension de parking, un parking à avion, l'extension de l'aérogare...

C'est un projet contraire à l'intérêt général à l'heure de l'urgence climatique.

L'augmentation du trafic aérien prévu dans ce projet aura des impacts très négatifs sur l'environnement et sur la qualité de l'air : plus d'émissions de gaz à effet de serre, plus de pollutions des terres environnantes avec un fort risque de rejets de substances polluantes vers les captages du Sud de Lille qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL, plus de pollutions sonores créées par le trafic accru au détriment des habitants proches de l'aéroport...

Quand on sait que l'agglomération connaît régulièrement des pics de pollution atmosphérique, ce projet ne va vraiment pas dans le bon sens, il est à contre-courant des engagements de la MEL qui s'est engagée à réduire de 45% de ses émissions de gaz à effet de serre en 2030 !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@734 - Michèle - Templemars

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 12:39:16

Page 969 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON AU PROJET DE MODERNISATION Aéroport Lille Lesquin

Contribution :

Oui à la mise en sécurité de l'aéroport MAIS NON À SA MODERNISATION et AGRANDISSEMENT. Cette démarche uniquement économique et non environnementale va contribuer :

- à l'augmentation de la pollution atmosphérique, - à la pollution de nos champs captants donc à l'épuisement des ressources naturelles, - à un trafic routier encore plus dense sur un réseau saturé (déjà des files de camions sur 2 voies et dans les deux sens sur l'A1), - à la bétonisation des terres. INACCEPTABLE de voir le "poumon vert" de notre environnement actuel (cf site des Périsieux, forêt de Phalempin, Marais de Fretin, site d'Houplin-Ancoisne et bien d'autres encore) se détériorer par une augmentation inutile du nombre de vols (nous sommes à peine à 1 h 30 en TGV de Zaventem, Roissy Charles De Gaulle, Beauvais). NON À L'AGRANDISSEMENT et AUX VOLS DE NUIT qui occasionneront des nuisances sonores néfastes sur le sommeil et la santé. Pour toutes ces raisons, vous mettez notre santé en danger mais aussi celles de nos enfants et des générations futures.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@735 - LUC - Fretin

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 13:37:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Nous n'héritons pas de la terre de nos parents, nous l'empruntons à nos enfants. Antoine de Saint Exupéry

Contribution :

Bonjour,

A,

Monsieur Christian LEBON - Président - Chef de service comptable à la direction régionale des douanes de Lille, retraité

Monsieur Jean-Marc DUMORTIER - Commissaire enquêteur - Ingénieur territorial en retraite

Monsieur François YOYOTTE-HUSSON - Commissaire enquêteur - Directeur de l'école nationale des techniciens de l'équipement à Valenciennes en retraite , président

je vous exprime mon avis DEFAVORABLE à ce projet d'agrandissement et de fallacieuse "modernisation".

Oui à la mise en sécurité sur les problèmes actuelles et NON A LA MISE EN SECURITE par l'AGRANDISSEMENT des PISTES POUR ACCUEILLIR LES GROS PORTEURS.

Ce projet ne vise que des intérêts économiques, et nos élus doivent préserver l'intérêt collectif des citoyens.

Il ne s'agit pas d'une poignée de riverains comme certains osent le dire mais d'une problématique de santé publique pour toute la région de la MEL.

Merci au président de s'exprimer clairement sur ce sujet :

- augmentation de la pollution arienne (quelle réglementation au décollage et à l'atterrissage),

- pollution de nos champs captants,

- trafic routier encore plus dense sur un réseau saturé

- anthropisation et détérioration du milieu naturel

- dégradation de la qualité de vie (vol de nuit augmentés entre absences de couvre feu, et mise en lace d'avions basés). Nous serons le seul aéroport à autoriser ce type de procédure.

Pour toutes ces raisons, vous mettez notre santé en danger mais aussi celles de nos enfants et des générations futures.

Merci aux élus de toutes les communes de se mobiliser contre ce projet !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@736 - Detoef Julien - Saint-André-lez-Lille

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 13:55:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Dans le contexte de réchauffement climatique global et de pics de pollution constants sur la MEL, c'est déjà honteux de voir un tel projet sur la table.

Le réseau de transports en commun est déjà dépassé, il faudrait commencer par revoir ce point avant de penser à d'autres projets de transports sur la MEL.

Les transports en commun sont d'ailleurs en question dans ce projet car l'aéroport de Lesquin n'est quasiment pas desservi, et si des lignes sont créées spécialement pour celui-ci, ce sera au détriment du réseau global qui se détériore de plus en plus depuis le passage à Ilevia.

De plus l'aéroport de Lesquin n'est pas compétitif économiquement par rapport à celui de Charleroi, ce serait prétentieux de penser que l'agrandir suffirait à rattraper la fréquentation de celui de Belgique.

Il y a d'ailleurs beaucoup trop d'aéroports en France dont la plupart sont déficitaires voire inutiles : pourquoi alors ne pas les fermer comme on ferme des gares dans la même situation alors que le train à réellement une utilité publique et n'est d'ailleurs pas assez utilisé.

Les nuisances sonores vont également impacter beaucoup plus de résidents et venir rompre le trop peu de quiétude restant dans la MEL au vu de l'urbanisation galopante.

L'agrandissement va également entraîner une bétonnisation et la perte de qualité au niveau des sols et la perte tout court d'espaces verts avec un danger pour la faune et la flore locale.

C'est donc un projet écocide et il convient de le traiter en tant que tel.

Pour toutes ces raisons, je vous signifie mon refus d'accorder du crédit à un tel projet. Il est temps de regarder vers l'avenir, et l'avion ne doit plus ou en tout cas beaucoup moins en faire partie

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@737 - clcv clcv - Emmerin

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 15:01:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : avis défavorable pour l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

La maison brûle, et nous regardons ailleurs !

Madame Monsieur,

Notre association CLCV (Consommation, Logement, Cadre de vie) d'Emmerin, 45rue Blériot

souhaite émettre les réserves suivantes, à propos des projets concernant l'aéroport de Lesquin.

Nul ne conteste la nécessité de mettre l'aéroport de Lesquin aux normes en vigueur.

Toutefois, de nombreux points négatifs apparaissent dans ce projet :

-L'agrandissement de l'aéroport nous semble contraire à l'intérêt général dans le contexte de l'urgence climatique, de la nécessité des réductions des émissions des gaz à effet de serre, et va à l'encontre des décisions du dernier GIEC.

-Les projets d'accès vers l'aéroport envisagés (véhicule électrique, transport en commun, vélo) nous paraissent inadaptés : un véhicule, qu'il soit électrique ou non, qu'il soit un transport en commun ou non, ne viendra qu'augmenter les problèmes de circulation déjà si importants. Quant à se rendre à l'aéroport à vélo avec des bagages, cela semble plutôt utopique !

-Les lignes aériennes régulières partant de Lesquin pour la France métropole (cela concerne 2/3 du trafic) peuvent être remplacées par les TVG, beaucoup moins émetteurs de carbone, pour des temps de trajet sensiblement les mêmes.

-Les riverains dont nous sommes à Emmerin subiront des nuisances sonores accrues, qui auront un impact sur la santé, ainsi que la pollution due au kérosène, et autres risques.

-La zone de l'aéroport étant située sur une nappe phréatique d'une extrême importance pour l'agglomération Lilloise, (40% des réserves en eau potable) les risques de pollution générés par le projet en son état actuel seraient accrus.

-L'accroissement de 10 ha de la surface imperméabilisée augmente elle aussi le risque de pollution par hydrocarbures.

C'est pourquoi, au nom de notre association, nous émettons un avis défavorable.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@738 - julien - Camphin-en-Pévèle

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 15:16:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : projet de modernisation de l'aéroport Lille -Lesquin

Contribution :

Je suis pour une mise au norme de sécurité de l'aéroport.

Par contre, je suis contre l'augmentation du nombre de passager, qui passera nécessairement par une augmentation du nombre de vol, ce qui engendrera plus de nuisance sonore, de pollution, ce qui est nocif pour la santé des personnes.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@739 - Dutrioux CHRISTELLE

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 15:46:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Extension aéroport Lesquin

Contribution :

Bonjour, je trouve qu'il serait intéressant que l'aéroport s'agrandisse, pour une offre supérieure de vols à celle existante.

Plus de touristes, dans notre région, plus de travail, une retombée économique indéniable. Pour les habitants de la métropole plus besoin d'aller jusqu'à Paris pour prendre l'avion, " un bonheur".

Un grand aéroport pour une grande ville.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@740 - Plaussy Monteil Jean-Raoul - Villard-Bonnot

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 15:48:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Réponse à l'enquête publique concernant le projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Madame, Monsieur,

Je suis personnellement épileptique, et engagé à l'aide des personnes épileptiques à travers le réseau associatif.

Je suis également auteur d'un livre sur le sujet.

Je crains que le projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin apporte de graves nuisances pour les personnes épileptiques:

-la pollution sonore engendrée par l'utilisation accrue de l'aéroport risquent de nuire largement et immédiatement aux personnes épileptiques, en les gênant dans le moment essentiel qu'est leur temps de repos nocturne,

-en augmentant les rejets de gaz à effet de serre, le nouvel aéroport aura un impact plus important que l'aéroport actuel dans le réchauffement climatique; or, la personne épileptique est largement plus sensible aux phénomènes de canicule que la population dans son ensemble, car les très forte chaleur sont très épileptogènes

-compte tenu de leur handicap, les personnes épileptiques disposent très souvent d'un budget modeste; la plupart d'entre elles n'aurait donc même pas accès aux services vendus par l'aéroport

-les rejets de résidus d'hydrocarbures et de métaux lourds engendrés par l'accroissement de trafic aérien, risque même de rendre épileptiques un nombre accu de personnes!

Cordialement,

JR Plaussu Monteil

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@741 - Dermineur Cyril - Lille

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 15:57:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre un projet destructeur, climaticide, toxique et anachronique!

Contribution :

Tant sur le plan de la dégradation de la qualité de vie des riverains, que sur les conséquences environnementales et sanitaires,

il est sidérant qu'un projet de ce type puisse même être envisagé à ce stade!

Alors que sur le plan national, nous peinons à tenir nos engagements pris lors des accords de Paris, pourquoi autoriser un projet dont l'objectif annoncé est de doubler d'ici 2050 la fréquentation annuelle de l'aéroport, là où les études sur le sujet nous indiquent qu'il faudrait au contraire réduire de moitié et dans le même temps cette fréquentation? Ni les promesses technologiques, ni les propositions de rationalisation de l'emport, ni aucune autre réponse à cette question proposée par les porteurs de projet ne constituent une garantie suffisante pour empêcher une explosion des émissions de GES liées à l'activité de l'aéroport en cas d'exécution du projet. C'est d'autant plus incohérent que 2/3 des vols sont en concurrence avec le train, alors que le transport ferroviaire est jusqu'à 80 fois moins émetteur de GES!

L'abandon de l'extension est autant une question de justice climatique que de justice sociale, sans la mesure où ce sont les populations les plus précaires qui vont subir les conséquences de l'incurie des plus riches : 1% des plus riches sont responsables de 50% des émissions du transport aérien qui représente lui-même 7,3 % du total des émissions de GES du globe.

L'urgence climatique n'est malheureusement pas le seul motif de préoccupation concernant ce projet d'agrandissement, puisque l'on sait que l'augmentation des activités de l'aéroport va entraîner une aggravation des problèmes de pollution atmosphérique, fléau déjà responsable du décès prématuré de 100 000 personnes en France chaque année. A l'échelle de la métropole ce sont entre 1700 et 2400 mort imputable à ce fléau. L'étude d'impact minimise la conséquence de l'accroissement des activités de l'aéroport sur cette surmortalité en prétextant que celle-ci est essentiellement le fruit du trafic routier. En effet selon les porteurs de projet le renouvellement du parc automobile actuel grâce à l'électrification et à l'amélioration des motorisations va entraîner une baisse drastique des émissions des principaux polluants atmosphériques. Ni cette tendance, ni la vitesse de cette progression ne sont vérifiables en l'état.

En outre l'étude d'impact révèle que si le projet abouti, une augmentation de 36% de la concentration en SO₂ (dioxyde de soufre) est à prévoir. Or une étude l'INSEE démontre que chaque microgramme supplémentaire par mètre cube entraîne 9,57 admissions supplémentaires aux urgences et 3,58 décès pour 10 millions d'habitants.

Par ailleurs aucune mesure ne vient étayer l'étude d'impact à propos des P.U.F. particules ultra fines, dont on sait que les moteurs d'aéronef sont les plus émetteurs et dont on connaît également la dangerosité. Les habitants des communes riveraines seront bien-sûr les premiers impactés et paieront le plus lourd du tribut.

Les nuisances sonores qui non seulement dégradent considérablement la qualité de vie de ces mêmes riverains, viennent également aggraver l'impact sanitaire de ce projet.

En effet nous connaissons maintenant l'impact délétère du bruit sur la santé grâce à l'étude publiée en octobre 2021 par l'ADEME et le Conseil National du Bruit qui montre que le bruit est ainsi responsable de la perte, uniquement en France, de 950 000 années de vie en bonne santé. Il est nécessaire d'obtenir des garanties fermes à ce sujet à travers notamment un couvre-feu nocturne.

L'artificialisation de 12 ha supplémentaire, directement dommageable à la biodiversité, les risques de pollution de l'eau sur cette zone particulièrement sensible des champs captant s'ajoutent aux conséquences désastreuses listées ci-dessus.

Plus largement dans ce dossier c'est le principe de délégation de service public, qui pose fortement question, dans la mesure où manifestement les profits espérés par le promoteur de projet entre directement en conflit avec l'intérêt du plus grand nombre. Dans un modèle pareil, l'abandon par les pouvoirs publics, de l'exploitation de l'aéroport à une société privée ne peut qu'engendrer des situations où l'intérêt privé et le court terme sont privilégiés au bien commun et au long terme.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@742 - Debeuckelaere Henri

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 16:01:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet aéroport de Lesquin

Contribution :

Bonjour,

Vu les enjeux environnementaux actuels, et la faible utilisation de l'aéroport de Lesquin, il est inutile de l'étendre comme c'est prévu dans le projet, pour plusieurs raisons:

La position en milieu péri urbain de l'aéroport avec ses nuisances; pourquoi en rajouter?

La métropole est proche de grand hub aériens existants, avec lesquels les communications existent, ou peuvent être améliorées

Le transport aérien est maintenant obsolète dans le contexte climatique que nous connaissons

L'aéroport se trouve sur des zones à proximité de captation des eaux potables de la métropole

Le réseau routier autour de l'aéroport est déjà saturé, inutile d'en rajouter

Les raisons de ne pas faire ce projet ne manquent pas, réfléchissons à mieux utiliser ce que l'on a en respectant l'environnement humain et naturel si nous voulons avoir un avenir.

Merci de votre attention

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@743 - CORION Sophie - Wannehain

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 16:02:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Habitante de Wannehain, nous avons vu ces dernières années un changement dans le couloir aérien. A ce jour, nous avons de plus en plus d'avions qui passent au dessus de notre commune (pour atterrir sur LESQUIN).

La pollution sonore est présente à ce jour, et nous ne souhaitons pas que cela s'accroisse.

Nous avons choisi de construire une maison en campagne, loin de la ville : pour avoir de la tranquillité, être en dehors des nuisances sonores et avoir moins de pollution de l'air.

Nous refusons d'avoir un trafic aérien plus dense que ce que nous avons à ce jour, et souhaitons éviter de vivre ce que d'autres communes subissent suite à ces nuisances (pollution sonores, et de l'air). Je ne vous ferais pas la liste de ces communes que vous connaissez déjà.

Nous refusons également d'avoir un trafic routier plus dense (car forcément, l'un implique l'autre), ayant déjà des axes routiers encombrés, cela engendrant une pollution de l'air assez importante.

A quoi cet agrandissement serait utile? Nous sommes quand même en proximité de Paris (axes routiers ou via les gares de Lille) ou Charlerois pour tout autres déplacements ...

Je pense notamment que ces dernières années devraient vous amener à réfléchir sur les conséquences climatiques. Je vous invite à vous rapprocher du rapport du GIEC, et à vous rapprocher des acteurs locaux sur les actions qui sont menées pour "sauver" le peu de ce qu'il reste de notre planète. Pensez aux émissions de gaz à effet de serre (non agrandir cet aéroport ne va pas réduire ces émissions - car en conséquence les trains ne diminueront pas, ainsi que les axes routiers).

J'espère que vous prendrez en compte l'avis des habitants aux alentours, des Ecologistes et associations pour prendre votre décision.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@744 - - Lille

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 16:14:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Soutien du Club Hôtelier Lille Métropole, UMIH Lille Métropole et Lille Events au projet d'extension de l'Aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Veillez prendre connaissance du communiqué de presse ci-joint.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : COMMUNIQUE DE PRESSE AEROPORT LILLE LESQUIN.pdf, page 1 sur 1



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Lille, le 07 février 2022

Soutien au projet d'extension de l'aéroport de Lille Lesquin !

Alors qu'une enquête publique est ouverte jusqu'au 14 février 2022, le Club Hôtelier Lille Métropole, l'UMIH Lille Métropole et Lille Events se félicitent du projet ambitieux et nécessaire porté par l'Aéroport de Lille Lesquin

L'Aéroport de Lille Lesquin a vu sa fréquentation doubler depuis une dizaine d'années, passant de 1,1 millions de passagers en 2009 à 2,2 millions de passagers en 2019. A l'instar d'autres Métropoles françaises, parfois de plus petite taille, comme Bordeaux et Toulouse qui ont accueilli respectivement entre 7,7 et 9.6 millions de passagers en 2019, Même si les années 2020 et 2021 restent des années très compliquées pour le trafic aéroportuaire français, les perspectives de redémarrage pour 2022 et les années à venir sont réelles et des plus encourageantes. Ce projet d'extension permettra à l'Aéroport de Lille Lesquin d'engager des aménagements importants qui permettront de répondre aux besoins de qualité, de normes, et surtout de sécurité et de confort des nombreux passagers de l'Aéroport. Ces travaux sont indispensables au maintien de l'activité aéroportuaire et à son développement.

Ce projet d'extension de l'Aéroport de Lille Lesquin représente autant d'opportunités économiques et sociales pour l'ensemble de la Métropole lilloise. Rappelons que l'Aéroport de Lille Lesquin contribue au départ de nombreux touristes mais aussi et surtout permet l'arrivée de femmes et d'hommes d'Affaires, Congressistes sur notre métropole lilloise. Rappelons que 70% des nuitées lilloises sont issues du tourisme d'Affaires. Ces voyageurs contribuent donc au développement direct et indirect de notre territoire.

Le tourisme d'Affaires, porté par les filières du CHR, de l'Évènementiel, soutenus par les milieux économiques et les acteurs du développement touristique du territoire, est et restera dans les années à venir un enjeu majeur de développement, de rayonnement et d'attractivité de notre Région.

Le Club Hôtelier Lille Métropole, l'UMIH Lille Métropole et Lille Events apportent leur plein soutien à ce projet d'extension de l'Aéroport de Lille Lesquin, déterminant pour le rayonnement et l'attractivité de notre Région.

CLUB HÔTELIER LILLE MÉTROPOLE

UMIH LILLE METROPOLE

LILLE EVENTS

Kawtar BANSAR

Gérard DE POORTER

Stéphane BRENNE

@745 - carré michel - Templeuve

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 16:16:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : non a l agrandissent / pollution

Page 980 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

L'agrandissement est un projet à contre-courant des engagements nationaux en termes de réduction des émissions de GES. Cette extension pour doubler la capacité de l'aéroport n'a pas lieu d'être à l'heure où la MEL s'est engagée à réduire de plus de 40% ses émissions de GES à l'échéance de 2030!

je suis bien sûr pour la mise aux normes de sécurité mais contre ce projet d'extension qui englobe un élargissement des pistes, un parking à avion, une extension de parking mais également l'extension de l'aérogare. Je m'oppose totalement à l'élargissement des pistes permettant le vol de gros porteurs qui sont, on le sait beaucoup plus lourds, bruyants mais également polluants.

je demande la mise en place d'un couvre-feu nocturne de 7 heures minimum pour préserver la santé des riverains.

Je demande des engagements contractuels fermes avec une valeur légale contraignante sur le non-développement du fret aérien qui n'est pas du tout compatible avec la santé et l'intérêt général des plus de 53000 personnes vivant à proximité de l'aéroport.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@746 - carré michel - Templeuve

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 16:20:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : effet sur le climat

Contribution :

L'agrandissement de l'aéroport est contraire à l'intérêt général dans le contexte de l'urgence climatique et la nécessité des réductions des émissions des gaz à effet de serre.

65% du trafic de l'aéroport de Lille-Lesquin est en concurrence avec le TGV. pour un même trajet l'avion émettra 40 à 80 fois plus de gaz à effet de serre pour un gain de temps parfois nul ou très limité (cf SCOT de la Métropole européenne de Lille)

Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de la Métropole européenne de Lille prévoit -45% d'émissions de gaz à effet de serre en 2030 et -89% en 2050 par rapport à 1990 et -16% de consommation d'énergie entre 2016 et 2030 (PCAET Métropole Européenne de Lille).

L'agrandissement va complètement à contre-courant de cet objectif

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@747 - carré michel - Templeuve

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 16:23:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : impact environnement

Contribution :

La surface imperméabilisée par l'aéroport sera accrue de 10 ha par le projet. Il y a donc un risque importants de rejets de substances polluantes (hydrocarbures,) vers les captages du Sud de Lille.

L'augmentation du trafic va mener à une augmentation des risques de pollutions aux résidus d'hydrocarbures, métaux lourds, .

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@748 - Sébastien

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 16:47:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : agrandissement aéroport Lesquin

Contribution :

L'agrandissement sous couvert de modernisation est un projet d'un autre temps à contre-courant des engagements nationaux et de la MEL en termes de réduction des émissions de GES. En 2019, un tiers du trafic correspondait à la ligne Lille-Lyon uniquement et deux tiers du trafic était remplaçable par le TGV en France. Cette extension pour doubler la capacité de l'aéroport n'a pas lieu d'être à l'heure où la MEL s'est engagée à réduire de 45% ses émissions de GES en 2030!

Je m'oppose à l'élargissement des pistes permettant le vol de gros porteurs (catégorie E) qui sont beaucoup plus lourds, bruyants et polluants.

De plus, je rappelle aux pouvoirs publics la nécessité de mettre en place un couvre-feu nocturne de 7 heures minimum pour préserver la santé des riverain-es. Je demande une étude sanitaire sur les émissions des particules ultra-fines liées à l'ADL. L'implantation d'ADL sur les champs captants requiert une vigilance accrue pour protéger le bien commun et vital qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL.

Enfin, je demande des engagements contractuels fermes avec une valeur légale contraignante sur le non-développement du fret aérien qui n'est pas compatible avec la santé et l'intérêt général des 55 000 personnes à proximité de cet aéroport.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@749 - Alain - Villeneuve-d'Ascq

Organisme : simple citoyen

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 16:52:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : L'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin est un non sens

Contribution :

Alors que l'humanité court à sa perte si nous n'agissons pas en urgence et avec force pour limiter les nuisances sur notre environnement, ce projet est un sens.

Un non sens d'autant plus que la France est pourvue d'un réseau de TGV.

Un non sens alors que nous sommes à 1 heure voire moins des aéroports de Paris et de Bruxelles.

Un non sens alors que (les confinements l'ont montré) les téléconférences remplacent avantageusement les déplacements d'affaire.

Un non sens alors que les terres consacrées à l'agriculture, à proximité des villes, sont un bien précieux et que bétonner davantage est une grave erreur.

Un non sens alors que notre métropole souffre d'un excès en particules fines qui dépassent de plus en plus fréquemment les seuils limites et atteignent notre santé.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@750 - Bourdeaud'huy Annabelle - Lesquin

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 16:53:24

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : aéroport de Lesquin

Contribution :

Je suis pour la mise au norme de l'aéroport de Lesquin mais CONTRE le projet d'agrandissement, pour des raisons écologiques, environnementales, de santé, de nuisances sonores et économiques évidentes.

Je suis effarée de lire un tel projet dans le contexte actuel d'urgence climatique. Développer ce moyen de transport n'est pas du tout la solution pour se déplacer.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@751 - David - Lille

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 17:15:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre la "modernisation" de l'aéroport

Contribution :

Bonjour,

Je suis un habitant de la métropole lilloise et je suis très inquiet quant à ce projet de "modernisation".

Voilà plus de 6 ans que j'ai pris conscience de la crise climatique en cours et que je fais tout au quotidien pour minimiser mon impact environnemental.

Suit à de nombreuses lectures scientifiques (dont les rapports du GIEC), de nombreux reportages, documentaires et conférences, je comprends vite que la seule implication du citoyen de ne suffira pour respecter les accords de Paris de 2015 et limiter le réchauffement planétaire à 1,5°C.

C'est toute notre société qui doit changer pour éviter un dérèglement hors de contrôle qui entrainerait avec lui l'ensemble du vivant (PS: nous en faisons partie).

Le secteur de l'aviation a son rôle à jouer !

Voici quelques arguments qui vous permettront de mieux statuer sur ce projet qui ne dit pas la vérité.

L'agrandissement sous couvert de modernisation est un projet d'un autre temps à contre-courant des engagements nationaux et de la MEL en termes de réduction des émissions de GES. En 2019, un tiers du trafic correspondait à la ligne Lille-Lyon uniquement et deux tiers du trafic était remplaçable par le TGV en France. Cette extension pour doubler la capacité de l'aéroport n'a pas lieu d'être à l'heure où la MEL s'est engagée à réduire de 45% ses émissions de GES en 2030!

D'après la cour des comptes de 2016, la mise aux normes européennes ne correspond qu'à seulement 1,3% du budget annoncé de 100,9M€ de ce projet de "modernisation". Nous sommes pour la mise aux normes de sécurité mais contre ce projet d'extension qui englobe un élargissement des pistes, une extension de parking, un parking à avion et surtout l'extension de l'aérogare. C'est pourquoi, nous nous opposons à l'élargissement des pistes permettant le vol de gros porteurs (catégorie E) qui sont beaucoup plus lourds, bruyants et polluants.

De plus, il est nécessaire de mettre en place un couvre-feu nocturne de 7 heures minimum pour préserver la santé des riverain-es. Une étude sanitaire sur les émissions des particules ultra-fines liées à l'ADL est à mettre en place. L'implantation d'ADL sur les champs captants requiert une vigilance accrue pour protéger le bien commun et vital qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL.

Enfin, des engagements contractuels fermes avec une valeur légale contraignante sur le non-développement du fret aérien qui n'est pas compatible avec la santé et l'intérêt général des 55 000 personnes à proximité de cet aéroport doit être mis en place.

Quelques chiffres :

— Transport aérien responsable de 7,3% des émissions de gaz à effet de serre en France (source B&L Evolution)

— 2/3 du trafic de l'aéroport de Lille-Lesquin est en concurrence avec le TGV. A trajet équivalent l'avion émettra 40 à 80 fois plus de gaz à effet de serre pour un gain de temps parfois nul ou très limité (SCOT de la Métropole européenne de Lille)

— Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la Métropole européenne de Lille prévoit -45% d'émissions de gaz à effet de serre en 2030 et -89% en 2050 par rapport à 1990 et -16% de consommation d'énergie entre 2016 et 2030 (PCAET Métropole Européenne de Lille).

— Les compensations via le fonds carbone mentionné par ADL n'est pas crédible vu les sommes en jeu: 2,55 millions d'euros jusqu'à 2039 ramenant un prix à la tonne très faible par rapport au prix du marché européen. Le mécanisme ne sera pas incitatif. De plus, ils ne couvrent pas l'activité aérienne de l'aéroport.

— Les compensations carbone obligatoires des compagnies aériennes de la loi Climat imposées (94 kt eqCO₂) ne sont pas crédibles: les mécanismes financiers et techniques restent à l'initiative volontaire. Aucun mécanisme de contrôle et de pénalité financière n'est prévu à ce jour.

— 10% de la population mondiale prend l'avion chaque année, en 2018, 1% de la population mondiale : responsable de 50% des émissions de l'aviation. L'agrandissement de l'aéroport est contraire à l'intérêt général dans le contexte de l'urgence climatique et la nécessité des réductions des émissions des gaz à effet de serre.

— Le kérosène est la seule énergie fossile non taxée par l'Etat. En comparaison : l'essence et le gazole sont taxés aux alentours de 60%.

— L'aéroport de Lille-Lesquin se situe au-dessus de la nappe de la Craie (qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL) qui est très vulnérable aux pollutions (classe B du projet d'intérêt général)

— La surface imperméabilisée par l'aéroport sera accrue de 10 ha par le projet. Il y a donc un fort risque de rejets de substances polluantes (hydrocarbures, produits de dégivrage) vers les captages du Sud de Lille.

— A la fin de la concession, (sans le programme immobilier) : augmentation du trafic de +21% par rapport au scénario de référence. Le projet contribue à aggraver le phénomène de congestion que connaît déjà le territoire : contraire à l'intérêt général.

— En 2039, en considérant le programme immobilier, l'évolution du trafic routier autour de la zone aéroportuaire, représente une hausse de 76% par rapport au scénario de référence : nécessité absolue d'abandonner définitivement le programme immobilier.

— L'autorité environnementale estime que la part de +17% de transports en commun pour rejoindre l'aéroport annoncée par ADL à horizon 2039 reste un taux faible. Cela n'est pas suffisant pour réduire le trafic routier engendré par le projet d'extension de l'aéroport.

— La pollution de l'air aux particules fines est responsable de 14% des décès dans la métropole lilloise. Le projet d'agrandissement prévoit une augmentation du nombre de vols et de voyageurs, qui aura mécaniquement un impact sur la qualité de l'air (augmentation d'émissions de ces polluants - NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} - et concentrations dans l'air ambiant). Aujourd'hui (selon une étude ATMO) : les taux de polluants atmosphériques dépassent régulièrement les seuils définis par l'OMS sur notre territoire.

Les particules ultrafines (de l'ordre du nanomètres) : fortes émissions par les moteurs d'avions ne sont pas mesurées et donc non prises en compte. Les particules ultrafines sont émises principalement par les moteurs d'avions. Plus les particules sont fines, plus elles sont dangereuses.

— Selon l'étude d'impact environnemental, la hausse de l'activité générée par la réalisation du projet d'extension aura un impact sur les émissions de SO₂, qui connaîtront une augmentation jusqu'à +36% sur la zone à l'horizon 2050.

— Hausse de +27% pour les NO_x (Oxydes d'azote) selon l'étude d'impact environnemental.

Les nouveaux comportements des voyageurs impacteront les projections de trafic aérien : réduction de la demande sur les trafics loisirs induite par une prise de conscience écologique croissante, la réduction du trafic d'affaire induite par le développement accéléré des nouveaux modes de communication (comme la visio) et la réduction due aux alternatives ferroviaires.

Prenons les devants, n'investissons pas dans une infrastructure sans avenir et améliorons la qualité de vie de toutes et tous.

Merci de votre lecture,

David

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@752 - MONCOMBLE Géry - Lille

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 17:18:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Par pitié

Contribution :

Par pitié , pensez à l'intérêt général et pas à celui de quelques uns , pensez au climat , à l'environnement , aux générations futures....Orientons nous vers toutes les solutions alternatives , utilisons différemment l'argent public , de manière solidaire ...Notre avenir en dépend.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@753 - Moreau Alain - Lille

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 17:54:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Utilité de cet investissement ?

Contribution :

Bonjour Mesdames, Messieurs,

En ces temps de changement climatique et risque avéré de décrue énergétique, est-il opportun d'investir une telle somme dans ce projet ? L'aviation est un transport de riches. Plusieurs projets de transport sont à court d'investissements (tramway, train ou métro, par exemple ou encore pistes cyclables) et manquent cruellement aux déplacements quotidiens;. Il faudrait mieux investir massivement dans ces transports collectifs de tous les jours plutôt que dans cet aéroport.

Ce type de projet d'un autre temps hypothèque l'avenir et j'espère que leurs promoteurs auront à répondre tôt au tard devant cette gabegie. Quand on choisit de dépenser de l'argent au mépris de l'avenir, on doit assumer ses responsabilités.

Il n'y aura pas d'adaptation dans un monde à +4°C et pour l'instant, on ne sait pas faire d'avions non polluants. Les progrès techniques sur les moteurs sont poussés presque à leur maximum et les gains énergétiques sont maintenant très faibles. Les autres solutions mises en avant ne sont pas viables ou vont impacter encore un peu plus la biodiversité (agro-carburant par exemple). L'hydrogène n'est qu'un vecteur et pas une énergie primaire. Ce ne sera jamais une solution durable.

Enfin, l'Agence Européenne de l'Environnement, certainement une organisation de khmers verts (!) a publié un rapport le 14 avril 2021 sur le mode de transport le plus respectueux de l'environnement :

<https://www.eea.europa.eu/fr/highlights/transports-motorises-train-avion-route>

pour le résumé que je vous encourage à lire.

Je joins le rapport complet en-dessous. Bonne lecture.

Ce transport respectueux est sans contexte le train d'après ce rapport. Pourquoi ne pas récupérer l'argent de cet aéroport pour rénover les lignes de trains Lille/Comines ou Lille/Orchies par pont de bois avec connexion au métro. Voilà un projet d'avenir. Alors, Mesdames, Messieurs, un peu d'ambition !

Très cordialement,

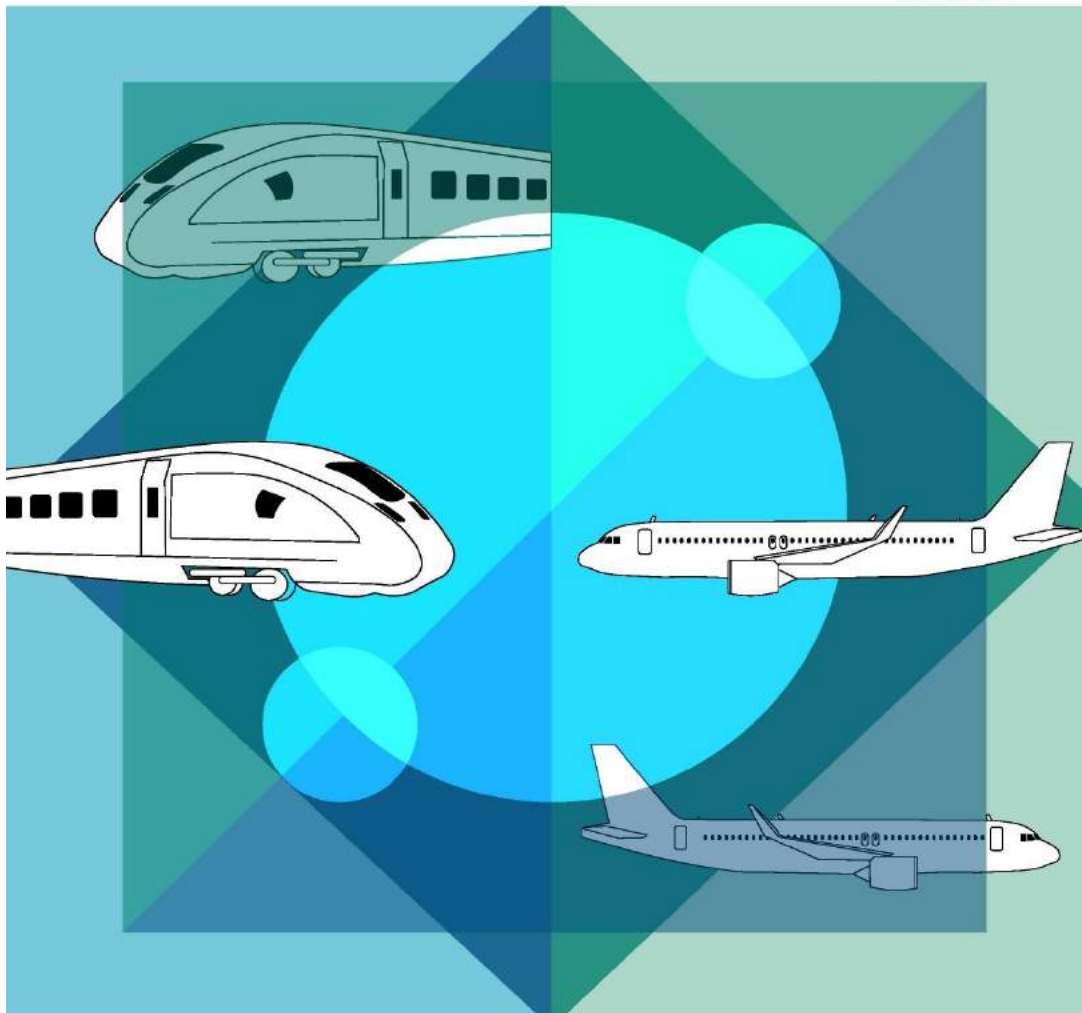
Alain Moreau

Pièce(s) jointes(s) :

Document : TH-AL-21-010-EN-N TERM 2020 FINAL.pdf, page 1 sur 112

Transport and environment report 2020 Train or plane?

ISSN 1977-8449



Export généré le 01/03/2022 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, par email entre le 10/01/2022 et le 01/03/2022

Document : TH-AL-21-010-EN-N TERM 2020 FINAL.pdf, page 3 sur 112

Page 990 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Transport and environment report 2020 Train or plane?

Cover design: EEA
Cover photo: © Alejandra Bize/EEA
Layout: Formato Verde

Legal notice

The contents of this publication do not necessarily reflect the official opinions of the European Commission or other institutions of the European Union. Neither the European Environment Agency nor any person or company acting on behalf of the Agency is responsible for the use that may be made of the information contained in this report.

Brexit notice

The withdrawal of the United Kingdom from the European Union did not affect the production of this report. Data reported by the United Kingdom are included in all analyses and assessments contained herein, unless otherwise indicated.

Copyright notice

© European Environment Agency, 2021
Reproduction is authorised provided the source is acknowledged.

More information on the European Union is available on the Internet (<http://europa.eu>).

Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2021

ISBN 978-92-9480-390-0
ISSN 1977-8449
doi: 10.2800/43379

European Environment Agency
Kongens Nytorv 6
1050 Copenhagen K
Denmark

Tel.: +45 33 36 71 00
Internet: eea.europa.eu
Enquiries: eea.europa.eu/enquiries

Contents

Acknowledgements	4
Executive summary	5
1 Introduction	9
2 Passenger rail and air transport in Europe	11
2.1 Introduction	11
2.2 Passenger rail transport in Europe.....	12
2.3 Passenger air transport in Europe.....	14
2.4 Choices between rail and air travel options	16
3 The environmental impacts of rail and air transport	19
3.1 Introduction	19
3.2 Environmental impacts of train rides and flights	21
3.3 Environmental impacts of related activities	33
4 European Union and national policy context and international agreements	39
4.1 Introduction	39
4.2 Climate change	41
4.3 Air pollution	44
4.4 Noise.....	44
4.5 General policy frameworks, EU initiatives and funding instruments	46
5 Train or plane?	48
5.1 Introduction	48
5.2 Environmental costs of travelling by rail and air — an analysis for specific city pairs	49
5.3 The environmental impacts of the modal shift from air to rail.....	63
6 Further considerations and recommendations	66
6.1 Introduction	66
6.2 What factors influence the future environmental performance of these modes?.....	66
6.3 Actions and policies to promote a more environmentally sustainable modal choice	67
Abbreviations, symbols and units	70
References	72
Annex 1 Inputs for calculating the environmental costs per trip	78
Annex 2 Environmental costs per city pair	87

Acknowledgements

Acknowledgements

The preparation of this report was led by Andreas Unterstaller (EEA). The report is based on a draft by the European Topic Centre on Air Pollution, Transport, Noise and Industrial Pollution (ETC/ATNI), written by Sebastiaan Boschmans, Inge Mayeres and Bruno Van Zeebroeck (Transport & Mobility Leuven).

Comments on the draft received from EEA member countries, the European Commission's TERM advisory group (Eurostat, Directorate-General for Environment, Directorate-General for Mobility and Transport, and Directorate-General for Climate Action) and the European Union Aviation Safety Agency are gratefully acknowledged.

Executive summary

Why this topic now?

In a year during which millions in Europe have been confined to their homes and travel activity has dropped dramatically, the question of whether one should take the train or the plane might not seem pertinent. However, before passenger numbers started dwindling in the wake of the pandemic, demand for passenger transport was on a steady upwards trajectory with by far the strongest growth seen in air travel. This long-standing trend is set against the backdrop of the climate crisis and persistent problems with air pollution and environmental noise in Europe. All modes of motorised transport contribute to these problems but to different degrees. The report's topic is also linked to the question of how to achieve a green and resilient economic recovery. The current situation is an opportunity to reflect and to innovate. For these reasons, "train or plane?" remains a timely and important question.

Policy context

The European Green Deal includes the objective of reducing the greenhouse gas (GHG) emissions from transport by 90 % by 2050 compared with 1990. Facilitating a shift towards the most sustainable transport modes can make an important contribution to reaching this objective. For passenger transport, a shift from air to rail travel potentially plays a key role.

Objective of the report

The aim of this report is to inform decision-makers on the current status and environmental impact of rail and air passenger travel in Europe. Furthermore, the report looks at how travel choices and their environmental impacts relate to the existing policy context: which factors influence the future environmental performance of these modes, and which policies and actions can promote more environmentally sustainable choices? To come to a satisfactory answer, it is vital to understand the environmental consequences of travelling by rail and air in mainland Europe. This is assessed both in general and for a variety of actual connections between European cities.

Scope and method

Twenty main city pairs within different distance bands, in different parts of Europe and with varying degrees of rail connection quality are analysed in the report. In addition, for each of these pairs, an additional pair of alternative locations in the vicinity of the main cities that is potentially served by the same railway station or airport is analysed. As the car is the dominant mode of passenger transport in Europe and is still often seen as the default choice for intercity travel, even for long distances, it is included in the comparison as a point of reference. To maintain analytical focus and to present in-depth information in the given format, the emphasis is on rail and air travel. It is not the report's ambition to compare all forms of motorised passenger transport in Europe.

The external cost approach, as outlined in the European Commission's handbook on the external costs of transport (EC, 2019d), has been selected because it offers an established way of putting one cost figure on the emission impacts of transport on human health and the environment. Non-emission cost categories, such as accidents and congestion, are included in the handbook but have been excluded from the calculations in this report. It should be noted that these costs can be very significant. For car trips, accidents and congestion (in terms of the cost of delay) are the two dominant categories and much higher than for rail and air travel. On account of a lack of comparable data, the emission costs related to the manufacturing of trains, planes and cars, their maintenance and scrapping, and the construction and maintenance of the transport infrastructure are not covered in the calculations. Hence, the scope is a well-to-wheel/wake analysis, rather than a life cycle analysis.

Key findings

Looking at the general comparison and the specific results for the city pairs, rail travel is always a sensible choice. The emission impacts of aviation are invariably higher on a passenger-kilometre basis. However, flying is not necessarily the most harmful choice. This role is often taken by the conventional car, if single occupancy is assumed. Figure ES.1 displays the emission costs per

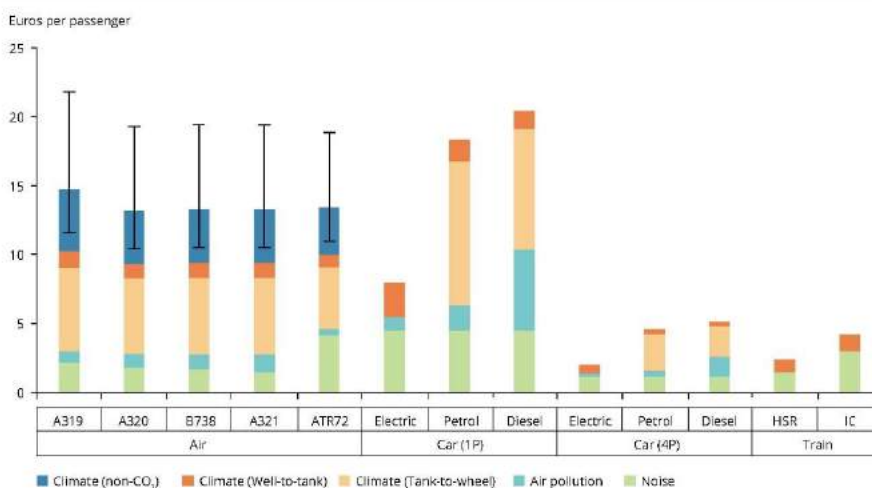
Executive summary

passenger for different rail, air and car travel alternatives covering a distance of 500 km. The transport modes included are the five most frequently used types of aircraft, an electric intercity train (ICE), a high-speed train (HSR) and three types of car with an occupancy rate of one person and four people for each type.

As indicated by the error bars on the aircraft columns, some uncertainty remains over the magnitude of the non-CO₂ global warming effects of aviation. At the central value of the non-CO₂ climate costs, travelling by air causes more than six times higher emission costs than travelling by HSR. HSR is found to be the most environmentally friendly option because of the high occupancy rate. Travelling in a well-occupied diesel, petrol or electric car, with four passengers, also has significantly lower emission costs per passenger than travelling by air. However, the emission costs of only one person travelling in a diesel or petrol car are among the highest of all travel alternatives considered here. With average car occupancy levels at around 1.5 people, a shift from car to rail would also offer significant emission benefits.

Although the total emission costs of rail are lower than those of air, the noise costs are comparable to or, in the case of HSR for longer distances, higher than those for air travel. For rail, the noise costs depend on the distance, while for air travel they do not, as they are generated during take-off and landing. Considering the shares of the different cost categories, for air travel the climate costs are the most important cost category. For rail, the noise-related costs have the highest share. The ranking between the modes does not change significantly when a distance of 1 000 km is considered instead of 500 km. However, over a longer distance, the environmental costs of travelling by air increase less than proportionally because the environmental costs of landing and take-off do not change with distance on a direct flight. Occupancy level is the single most important factor across all the modes considered. Whether a train, plane or car is almost empty or 80 % full makes a big difference to the result. This factor alone can make a mode of transport the best or the worst choice for the environment.

Figure ES.1 Emission costs of different transport modes (500 km)



Note: The error bars reflect the uncertainty for the non-CO₂ climate costs of aviation based on Cox and Althaus (2019). Occupancy rates: aircraft 80 %; HSR 66 %; IC 36 %. WTT: well-to-tank, WTW: well-to-wheel/well-to-wake (see Figure 3.1 for definitions).

Source: EEA.

Modal shift: effect and potential

Going from these findings to the question of what a future shift from air to rail can bring is not straightforward. A big shift to rail requires new infrastructure. For new investment in rail to be environmentally beneficial, the environmental pressures related to the construction (e.g. from the production of cement and steel, and the fuel used for construction) and the maintenance of the infrastructure must be compensated by the reduction in environmental pressures that will be made possible by the opening of the new rail link. New rail infrastructure can quickly result in net GHG emission reductions if the GHG intensity in the construction of the line is low (i.e. if it does not require many complex structures, such as tunnels and bridges), if there is a lot of traffic diverted from more GHG-intensive modes of transport and if the occupancy rate is consistently high. However, more attractive rail options may also lead to additional demand for transport. This could undo some of the environmental gains from switching to rail.

The GHG emissions from aviation within the European Economic Area and from the electricity used in the rail sector are part of the same cap and trade system — the EU Emissions Trading System (EU ETS). A shift from air to electric rail transport would reduce the external costs related to the non-CO₂ climate impact of aviation, which is recognised as a source of global warming. It would also reduce all other negative environmental impacts (e.g. air pollution), as aviation has a relatively higher impact per kilometre travelled than rail travel. The effect on cumulative CO₂ emissions under the EU ETS is relatively complex to assess with the current rules and their treatment of aviation emissions. It would require further quantitative analysis to draw robust conclusions.

Furthermore, a realistic view of how much additional demand Europe's railway system can absorb is required. In the short term, passenger rail can grow only modestly by increasing occupancy rates and by offering additional railway services on the existing infrastructure, where the maximum capacity and the available rolling stock allows for that. In the medium term, capacity can be added by procuring additional rolling stock and by upgrading existing rail lines so that they can support more traffic and higher speeds. This can, for example, be done with modern signalling equipment. In the long term, entirely new rail links can

be built and very significant capacity can be added. Alongside more capacity, it also remains an important objective to further improve the environmental performance of rail travel. The continued electrification of rail lines and noise mitigation are important measures in this context.

At the same time, improving the environmental performance of aviation remains highly important. The renewal of the fleet with modern aeroplanes and engines has already resulted in fuel efficiency gains. The regulatory limits for engine nitrogen oxide (NO_x) emissions have been tightened over time and individual aircraft have become less noisy. The more widespread use of sustainable aviation fuel and improvements in ground operations and air traffic management could further reduce the negative environmental impacts of aviation.

Lessons learnt

When it comes to supporting a smart modal shift, one question is of central importance. In which cases does flying offer irreplaceable benefits for travellers and under which conditions can it be replaced with less polluting modes, such as rail? As short-haul flights have a disproportionate impact on health and the environment, efforts should focus on replacing those flights. This is typically also the travel distance for which good, less polluting alternatives tend to be most readily available or are easiest to develop. To strike a better balance between rail and air travel, it would also help to make cross-border rail travel hassle free. Integrated booking and ticketing across Europe would go a long way towards achieving this goal.

Rail and aviation should be complementary, as they have distinct advantages and disadvantages in what they offer. The findings of this report imply that aviation should focus on connections where there is not, or not yet, a reasonable alternative to flying while working towards a more integrated railway network across Europe. Rail and aviation also offer the potential for multimodal trips, whereby a trip combines air transport on one leg and a railway trip on another leg, rather than travelling the whole distance by air. For this to happen, major airports need to be connected to the HSR network. It is also important that choosing rail is not just an environmentally sound, but also a more affordable, choice.

Executive summary

As is apparent from some sections of the report, there is a certain imbalance between the information and studies available on the environmental impacts of rail and aviation. Looking at the scientific literature, aviation has so far attracted more research interest in its environmental impact. Especially for embedded emissions from vehicle manufacturing and operational procedures and their impacts, rail is not well captured in the literature. Addressing this imbalance would help support decision-makers who are looking to understand and encourage modal shift. The relative lack of publicly accessible, harmonised data on rail passenger numbers also makes the comparison more difficult. It would be useful if official statistics in Europe captured the number of people travelling between the main European railway stations.

Even when good alternatives to air travel are available, it is also necessary that people make a conscious choice for every longer trip and consider all available transport options — regarding not just their financial costs but also their environmental costs. Making reliable and consistent environmental information available is vital. A standardised way of comparing the environmental performance of the transport modes available for making a certain trip would be an important step forward. Finally, a broad-based shift towards rail requires a long-term perspective, integrated planning at the European level and rail transport capacity to match the future demand that such a shift will entail.

1 Introduction

The EU and governments around the world have adopted the United Nations (UN) 2030 agenda for sustainable development (UN, 2015b) and the Paris Agreement on climate change (UN, 2015a). The recently adopted European Green Deal forms part of the European Commission's strategy to implement the UN 2030 agenda and the Sustainable Development Goals (SDGs). The ambition is to achieve climate neutrality by 2050. Every sector should contribute. For the transport sector the Commission's communication on the Green Deal sets out the need to reduce transport emissions by 90 % by 2050 (compared with 1990) (EC, 2019b). The recent proposal by the European Commission for the next multiannual budget, entitled 'A recovery plan for Europe', is also geared towards enabling a green and digital transition (EC, 2020e).

The European aviation environmental report 2019 indicates that the aviation sector causes substantial environmental problems in terms of climate impacts and local environmental problems (EASA et al., 2019). Moreover, although environmental efficiency is expected to improve further in the future, air travel is also forecast to grow — although the timeline and the rate of growth have become more uncertain on account of the COVID-19 outbreak — leading to an expected increase in the local and global environmental impacts of air travel. Although actions can be undertaken by the aviation sector itself to reduce its environmental impacts, a shift to less polluting modes is central to reducing the environmental footprint of travel. Scenarios calculated by the International Energy Agency (IEA) indicate that limiting the global average temperature increase to below 2 °C also requires the substitution of intra-continental flights on medium distances of up to 1 000 km with high-speed rail (HSR) (*) (IEA, 2017).

There is also a growing awareness among citizens of the environmental and climate problems caused by air transport, with some of them being ready to reconsider their travel behaviour, for example by shifting from plane to train for their travel (EIB, 2020). Moreover, within the context of the COVID-19 pandemic, environmental requirements or reducing competition with HSR, for example by cutting relatively short distance domestic routes or imposing a minimum price for air tickets, are mentioned as a condition for state aid for airlines. Examples can be found in France (RailExpress, 2020), Austria (Grüll, 2020) and the Netherlands (Morgan, 2020a).

For medium to longer distance passenger travel up to 1 000 km within mainland Europe, which is the main scope of this report, people have different options besides air transport: rail (including HSR), coach and car. To varying degrees these modes are substitutes for air transport in this market segment. This report focuses on rail and air passenger transport. In addition to being substitutes, they also offer potential for multimodal trips, whereby a trip combines air transport on one leg and a railway trip on another leg, rather than travelling the whole way by air.

The aim of the report is to get a better insight into the following questions:

- What are the environmental consequences of travelling by rail and/or air transport for medium- to long-distance travel in mainland Europe? This is assessed both in general and for a selection of 20 city pairs in Europe.
- How are these choices and their environmental impacts affected by the existing policy context?

(*) HSR refers to rail services operating on specifically designed lines with a maximum operating speed of at least 250 km/h and services operating on conventional lines with a maximum operating speed of at least 200 km/h.

Introduction

- Which factors influence the future environmental performance of these modes and which policies and actions can promote a more environmentally sustainable modal choice?

The structure of the report is as follows. First, Chapter 2 gives an overview of the evolution of rail and air transport in Europe and their market share and projected evolution, referring also to the uncertainties created by the COVID-19 crisis. The chapter also sketches the broader context of these two sectors. Next, Chapter 3 describes the main environmental impacts of rail and air transport and presents evidence on the magnitude of these impacts as well as their evolution over time. Then,

Chapter 4 provides an overview of the relevant EU, national and international policies concerning rail and air transport and their environmental impacts. Chapter 5 gives further insight into the environmental costs of travelling by rail and air, based on the analysis of specific city pairs. In addition, it discusses the environmental gains that could be obtained by a modal shift from air to rail. Special attention is given to the role played by the EU Emissions Trading System (ETS). Finally, Chapter 6 discusses how future developments are expected to change this picture and which actions and policies can play a role in improving the environmental sustainability of modal choices.

Box 1.1 Country groupings

Throughout the report, abbreviations are used to refer to specific country groupings. The following definitions are used:

- EU-28: the 28 EU Member States as of 1 July 2013 to 31 January 2020;
- EU-27: the 27 EU Member States as of 1 February 2020;
- EEA-33: the 33 member countries of the EEA as of 1 July 2013 to 31 January 2020 (28 EU Member States plus Iceland, Liechtenstein, Norway, Switzerland and Turkey);
- EEA-32: the 32 member countries of the EEA as of 1 February 2020 (27 EU Member States plus Iceland, Liechtenstein, Norway, Switzerland and Turkey);
- EFTA countries: countries of the European Free Trade Association: Iceland, Liechtenstein, Norway and Switzerland;
- European Economic Area: EU-27 Member States plus Iceland, Norway and Liechtenstein. The European Economic Area status of the United Kingdom applies until 31 December 2020.

2 Passenger rail and air transport in Europe

Key messages

- Despite the rapid growth of high-speed rail in the last few decades, passenger rail transport is still mainly seen by users as a viable choice for domestic travel.
- There is not yet a real European high-speed rail network because of a lack of connections between the national lines.
- Air travel in the EU-28 grew considerably between 2000 and 2018. A substantial share of air travel and flights is national or intra-EU, market segments for which rail can be an alternative.
- While high-speed rail has an impact on the number of seats offered, there is mixed evidence for how this affects the number of flights, which is most relevant from an environmental point of view.
- Evidence shows that 4 years after the introduction of high-speed rail 10-20 % of demand is new, induced, demand, with variations across routes. The other high-speed rail travellers switch from a different mode. The main modal shift is from conventional rail, but for particular routes the shift from air travel is considerable.

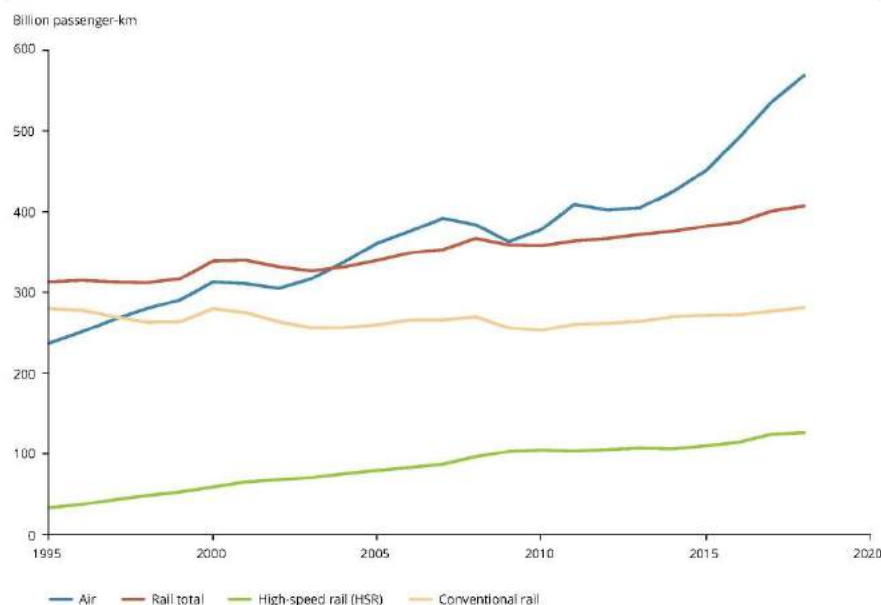
2.1 Introduction

In 2018, a total of 569 billion passenger-km were travelled by air in the EU-27 (the 27 EU Member States as of 1 February 2020), compared with a total of 407 billion passenger-km by rail, which includes 126 billion passenger-km by high-speed rail (HSR) (EC, 2020b). This chapter describes how the two sectors have evolved over time (Sections 2.2 and 2.3). It also explores the choices between rail and air travel options, focusing on the impact of HSR on air travel supply and demand (Section 2.4).

Both rail and air transport have undergone significant changes in the past few decades. Figure 2.1 presents the evolution of rail and air transport in the EU-27 between 1995 and 2018. For rail transport a distinction is made between HSR and 'conventional rail transport'. When considering this figure, it should be noted that the market segments covered are not completely comparable between rail and air: the data for rail transport also cover shorter distance daily travel, for which air travel is not an alternative, and the data for air transport cover also long-haul flights, for which rail travel is not an alternative.

Passenger rail and air transport in Europe

Figure 2.1 Passenger-km travelled by rail and air, EU-27, 1995-2018



Source: EEA elaboration based on EC (2020b).

2.2 Passenger rail transport in Europe

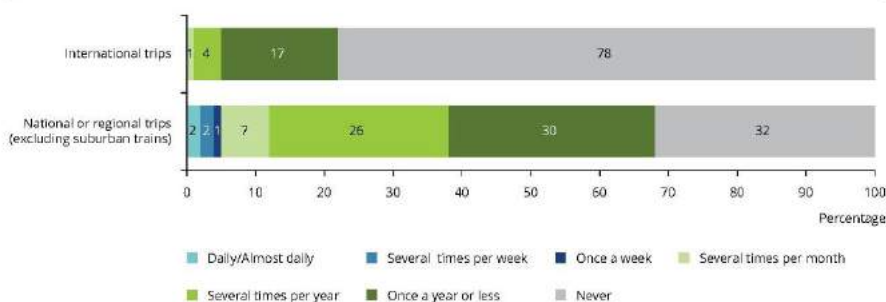
Passenger-km by HSR (the total of domestic and international travel) in the EU-27 has grown by 283 % since 1995 and by 114 % since 2000, with the highest growth rates in the period up to 2001. Rail passenger-km travelled via HSR rose from about 33 billion passenger-km in 1995 to 126 billion passenger-km in 2018 (Figure 2.1). Rail travel in total grew at a slower pace (by 30 % between 1995 and 2018). This entails an increasing share of HSR in rail travel: from 17.3 % in 2000 to 31 % in 2018 (EC, 2020b). Currently, the demand for rail travel is strongly reduced as a result of the COVID-19 pandemic. The longer term effects are still unclear.

In 2018, international rail passengers represented less than 8 % of the total rail passengers for all EU-27 countries except Luxembourg, where they

represented 26 % (Eurostat, 2019). According to a Eurobarometer survey (EC, 2018) about 78 % of the respondents in the EU (excluding Cyprus and Malta) never take the train for international trips (ranging between 47 % for Austria and 92 % for Lithuania) (Figure 2.2). About 17 % of respondents take a train for international trips once a year or less (ranging between 7 % for Lithuania and 35 % for Austria). To put this in perspective, for national and regional trains the shares are 32 % (never) and 30 % (once a year or less).

Despite the rapid growth of HSR in the last few decades, passenger rail transport is currently mainly seen as a viable choice for domestic travel.

Figure 2.2 Eurobarometer 463 — how often do you use rail for ...?



Notes: Geographical coverage: EU-28, excluding Cyprus and Malta. Base: all respondents (n = 25 537).

Source: EC (2018).

The growth in travel by HSR is linked to the expansion of the network. The length of the HSR lines in the EU-27 increased from 1 001 km in 1990 to 9 169 km in 2019. An additional 2 059 km is under construction (EC, 2020b). Map 2.1 presents an overview of the existing and planned HSR lines in Europe. Although the network has already expanded and further expansion is planned, a recent audit report by the European Court of Auditors (ECA) points out that there is not yet a real European HSR network. The report describes it as 'an ineffective patchwork of poorly connected national lines' and points to a lack of a realistic long-term plan to connect the different parts of the existing network (ECA, 2018).

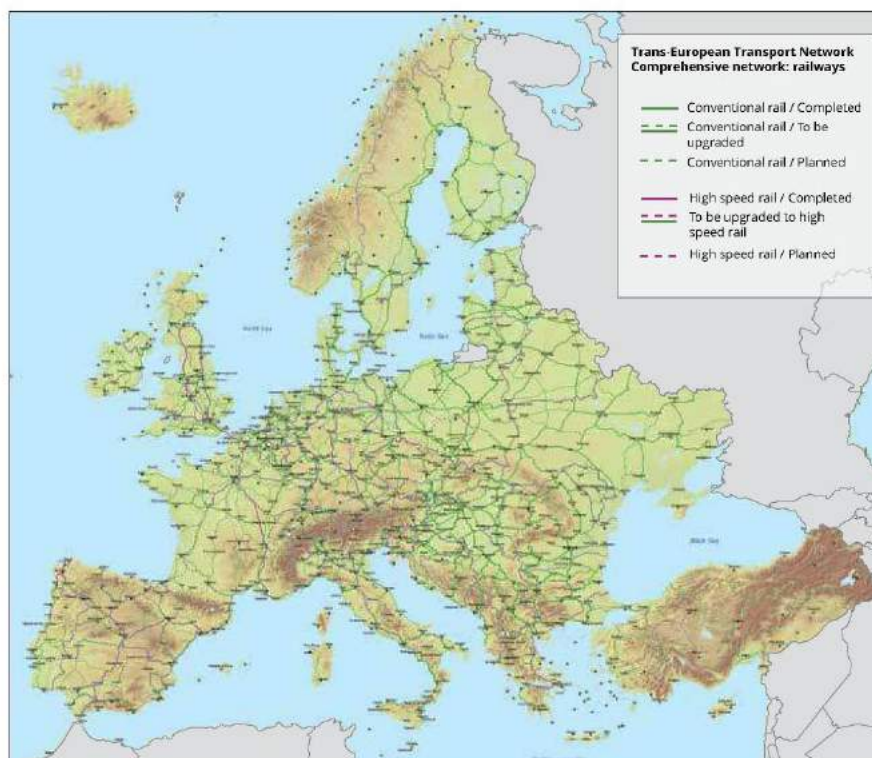
Since 2010, the supply of night train services has been reduced significantly. Still, a 2017 study for the European Parliament indicates that there is a potential

demand for night train services (Steer Davies Gleave and Politecnico di Milano, 2017). Recently, some services have been (re)introduced or existing services have been expanded (e.g. by ÖBB, Regiojet, Leo Express and Snälltåget). Sweden and the Netherlands have also been considering the case for night trains (Savelberg, 2019; Trafikverket, 2020) and will reintroduce night trains in the near future (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2019; Morgan, 2020b).

A recent development in the European rail market is low-cost services such as those offered by Ouigo, iZY, Flixtain or EVA (EC, 2019e) for the long-distance rail market, following the example of low-cost air carriers.

Passenger rail and air transport in Europe

Map 2.1 Trans-European Transport Network — railways and airports



Map adapted from **TENTec, 2019**

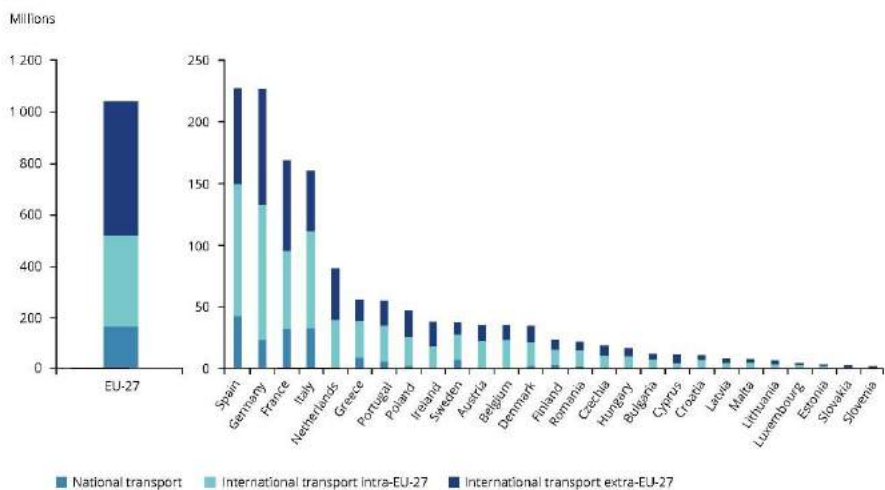
Source: EC (2019) (February 2019).

2.3 Passenger air transport in Europe

In 2018, air passenger-km in the EU-27 were 140 % higher than in 1995 and 82 % higher compared with 2000 (see Figure 2.1). Over time there has been an expansion in the aviation network, and a liberalisation of the aviation sector, which has brought about a rapid expansion in low-cost carriers, lower prices and increased offers of connections and destinations to travellers. According to the European Commission (EC, 2019c), the number of flights operated by low-cost carriers within the European Economic Area increased by 88 % between 2006 and 2017. At the time of writing, the COVID-19 pandemic is heavily impacting the aviation industry. Before the outbreak the

number of flights using EU-28 + European Free Trade Association (EFTA) airports had been projected to grow at an average annual rate of 1.5 % between 2017 and 2040, or 42 % in total (EASA et al., 2019). The duration and total impact of COVID-19 on aviation is still very uncertain. Eurocontrol, under its 'current status scenario', published in September 2020, anticipates that the total number of flights expected in Europe will be 55 % lower than in 2019 (Eurocontrol, 2020). In July 2020, at a global level, the International Air Transport Association (IATA) expected that passenger travel (measured in revenue passenger-km — RPK) would not return to the pre-COVID-19 level until 2024, with a faster recovery for short-haul markets than for long-haul ones (IATA, 2020).

Figure 2.3 Number of air passengers carried by type of transport, EU-27, 2019



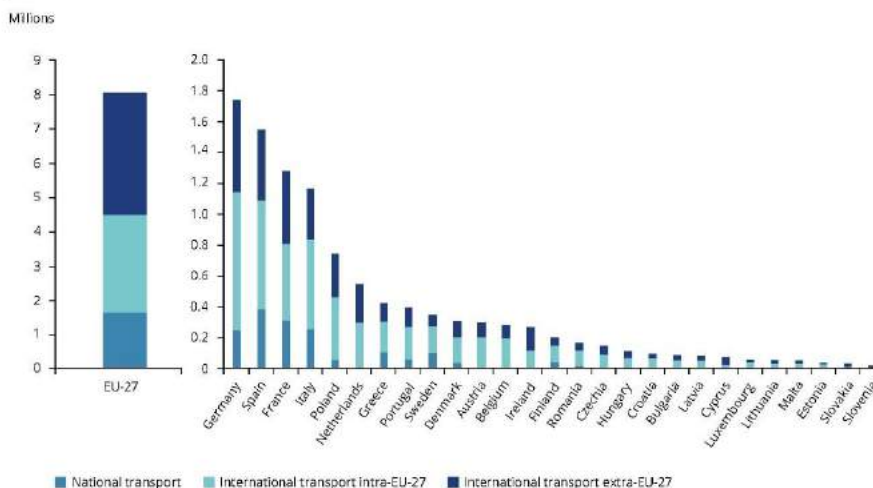
Source: EEA, based on Eurostat (avia_paoc_passengers_carried).

To identify the air travel market segment that is relevant for a shift to rail, a first approximation can be derived from the share of domestic and intra-EU travel in total air travel in the EU. Figure 2.3 and Figure 2.4 give the number of passengers carried and flights by type of transport (national, intra-EU or extra-EU) for the EU-27. In 2019, about 35 % of air passenger

transport (in terms of flights and passengers carried) concerned intra-EU transport, while national transport accounted for 15.5 % (passengers carried) and 21 % (flights). The countries with the largest number of flights for national transport were Spain, France, Italy and Germany.

Passenger rail and air transport in Europe

Figure 2.4 Number of flights by type of transport, EU-27, 2019



Source: EEA, based on Eurostat (avia_paoc, commercial air flights).

Among the 50 busiest connections in 2018 within the EU-27, somewhat more than half were domestic connections (including some overseas connections, which are outside the scope of this report). All top 10 connections in 2018, listed in Table 2.1, were domestic connections. Considering all air passenger travel in the EU-27, about 16 % of passengers carried were domestic travellers (EC, 2020b).

Table 2.1 Top 10 airport pairs for intra-EU air transport, EU-27, 2018

	Passengers carried (x 1 000)
Madrid/Barajas-Barcelona	2 467.8
Frankfurt (Main)-Berlin/Tegel	2 292.6
Toulouse/Blagnac-Paris/Orly	2 282.4
Paris/Orly-Nice/Côte d'Azur	2 144.6
Palma-Barcelona	2 035.7
Berlin/Tegel-Munich	1 985.3
Catania/Fontanarossa-Rome/Fiumicino	1 980.6
Palma-Madrid/Barajas	1 967.3
Munich-Hamburg	1 745.7
Palermo/Punta Raisi-Rome/Fiumicino	1 666.9

Note: Passengers arriving and departing from first named airport.
Source: EC (2020b).

2.4 Choices between rail and air travel options

2.4.1 Rail and air as substitutes and complements

People who want to make medium to longer distance trips in mainland Europe usually have many options: rail (including HSR), air, car and coach. To varying degrees these modes of transport can replace, or substitute for, each other in this market segment. In general, people's choice will depend on many factors, which also apply when one considers the choice between rail and air travel, on which this report focuses. The main factors determining the choice are price, travel time, travel time reliability, frequency of the connections and other factors such as convenience, comfort and safety (Givoni and Dobruszkes, 2013; Clewlow et al., 2014; Savelberg and de Lange, 2018). For example, HSR is found to be a good substitute for air transport for trips up to 2.5 or 3 hours, but less so for longer travel times (Jiang and Li, 2016). The extent to which each of the factors plays a role depends, however, on the travel purpose (business, leisure) and on the preferences of the person who travels. For example, Behrens and Pels (2012) find for the London-Paris market, business passengers are more sensitive to total travel time

and weekly frequency than leisure travellers and are less sensitive to fares. People in both the business and leisure market segments make a trade-off between various trip attributes. In both segments, for example, longer average travel time by rail may be offset by higher frequency and/or lower fares. The substitution between rail and aviation is explored further in Section 2.4.2, for the specific case of HSR.

In addition to being substitutes, rail and air also offer the potential for multimodal trips. In that case a trip combines air transport on one leg and a railway trip on another leg, rather than travelling the whole way by air. In this respect the 2011 Transport White Paper states that all major airports should be linked to the railway network. Furthermore, the Trans-European Transport Network (TEN-T) Regulation — Regulation (EU) No 1315/2013 — stipulates that until 2030 the most important core network components, including urban nodes and airports, are expected to have multimodal links, as long as they are economically viable, environmentally sustainable and feasible.

2.4.2 The impact of high-speed rail on air travel supply and demand

A number of studies have tried to identify the impact of HSR on air travel supply and demand in Europe. Dobruszkes et al. (2014) analysed the impact of HSR on the air services supplied (in terms of number of seats and number of flights). They looked at a wide range of 161 city pairs in Europe where HSR competes with air. Most of these are domestic routes (in France, Germany, Italy and Spain) and 36 are international routes. They found that shorter HSR travel times mean fewer air services and that the number of flights and seats offered are affected similarly. This impact diminishes quickly between 2 and 2.5 hours of HSR travel time. Albalade et al. (2015) also found an impact of HSR on air services in Europe, but they concluded that flight frequencies are not reduced significantly, while the number of seats provided by airlines are, which is different from the finding of the previous study. Hub airports have seen a larger reduction in air services than non-hub airports, with a larger reduction in hub airports that have no on-site HSR station. Dobruszkes et al. (2014) found that HSR frequency has only a small impact on air services. Considering airline strategies, the number of air services increases with the presence of airline hubs. In this case there may be a role for rail to replace short-haul flights to feed long-haul flights, for which Albalade et al. (2015) also offer some evidence.

The impact on emissions will depend on what will happen with the slots that are freed up as a result of the initial reduction in air services and to what extent additional long-haul trips are made. Moreover, the modes chosen for trips from and to the station may be different for HSR stations in city centres compared with those located near airports (Dobruszkes et al. (2014)).

Evidence on the impact of HSR services on travel demand (rather than supply) for a wide range of routes is more difficult to collect, as many studies consider only specific routes. Moreover, econometric analyses that also try to identify the impacts of changes in socio-economic factors, prices, etc., are not widely available. The literature review by Givoni and Dobruszkes (2013), which also covers regions outside the EU, finds that, some 4 years after the introduction of HSR, 10–20 % of demand for HSR travel is new, induced, demand, with variations across routes. The other HSR travellers are people who switch from a different mode. The main mode of origin depends on the routes considered, the importance of the modes before the introduction of the HSR and the mode characteristics. The review finds that the main modal shift is from conventional rail to HSR, but that for particular routes the shift from air can be large (e.g. for the London to Paris/Lille/Brussels route or the Madrid-Seville HSR line). Considering the modal shares before and after the introduction of HSR (and taking into account induced demand), air transport loses most market share. For HSR travel times up to 3.5 hours, HSR may have a market share of 50 % or more in the rail-air market. Of course, these impacts on demand also interact with the supply impacts discussed in the previous paragraphs.

Clewlow et al. (2014) analysed the determinants of air passenger traffic between 90 airport pairs in France, Germany, Italy, Spain and the United Kingdom from 1995 to 2009. Taking into account the influence of other factors, such as gross domestic product (GDP), fuel price, hub status of the airport and population density, they found that air transport between domestic city pairs is reduced when HSR is present in the market. The substitution between rail and air is found to also depend on variations in city and airport characteristics. For non-domestic intra-EU travel the presence of HSR also reduces air travel, but not as strongly. The authors point to the fact that in this case city pairs are less likely to be within a distance for which HSR may be an option. The presence of low-cost carriers is found to have a significant positive effect on intra-EU air travel, leading to a substantial net increase in passenger-km travelled. This indicates that a system-wide perspective is required.

Passenger rail and air transport in Europe

Worldwide HSR activity (measured in passenger-km) is highest in China, followed by the EU and Japan. Together they account for 95 % of passenger-km travelled by HSR. In 2018, China alone accounted for 71 % (UIC, 2020b). In Japan, the country with the longest tradition in HSR, the market share of HSR has always been larger than that of air transport for routes of less than 600 miles (960 km) (Albalade et al., 2015). This is linked to high frequency, attractive fares, stations located close to city centres and the attention given to safety, reliability and punctuality. For example, for the 550 km long Shinkansen route between Tokyo and Osaka, ECA (2018) reports an average delay of

only 24 seconds. Jiang and Li (2016) further explore the larger market share of low-cost air carriers in Europe compared with Japan and point to the following differences: (1) HSR was already well established in Japan before the arrival of low-cost carriers, whereas in Europe they emerged in the same period; (2) Europe spans a larger area and has more polycentric city development, which creates more opportunities for low-cost carriers and makes it more difficult to provide HSR services efficiently; and (3) there is a difference in regulatory environment and market conditions, with a relatively more open market attitude in Europe, according to the authors.

3 The environmental impacts of rail and air transport

Key messages

- Environmental pressures arise from activities related to passenger rail and air transport. These include the operation of trains and aircraft, the supply of energy, the transport of travellers to and from the railway station or airport, the auxiliary operations, the up-and-down stream process and maintenance for the trains and aircraft and the construction and maintenance of the infrastructure.
- In addition to negative impacts from air pollution, greenhouse gas emissions and noise, both modes of transport also cause soil and water pollution and habitat damage and produce waste.
- The total environmental costs in the EU-28 of air pollution, climate change, well-to-tank emissions and noise caused by flying are substantially higher (EUR 32.7 billion for a selection of 33 airports) than those caused by rail passenger transport (EUR 7.8 billion). For rail transport, the noise costs and costs related to well-to-tank emissions are the most important. For air transport, the climate change costs (including non-CO₂ impacts) are the largest category.
- For new investment in rail to be environmentally beneficial, the environmental impacts from the construction of infrastructure must be compensated for by the reduced environmental impacts made possible by the opening of the new rail link.

3.1 Introduction

Both rail and air travel lead to an increase in several environmental pressures, but their contribution differs. This chapter gives a general overview of the environmental impacts of the two modes. The environmental pressures (indicated in light grey in Table 3.1) arise from various activities related to rail and air transport. Although the categories

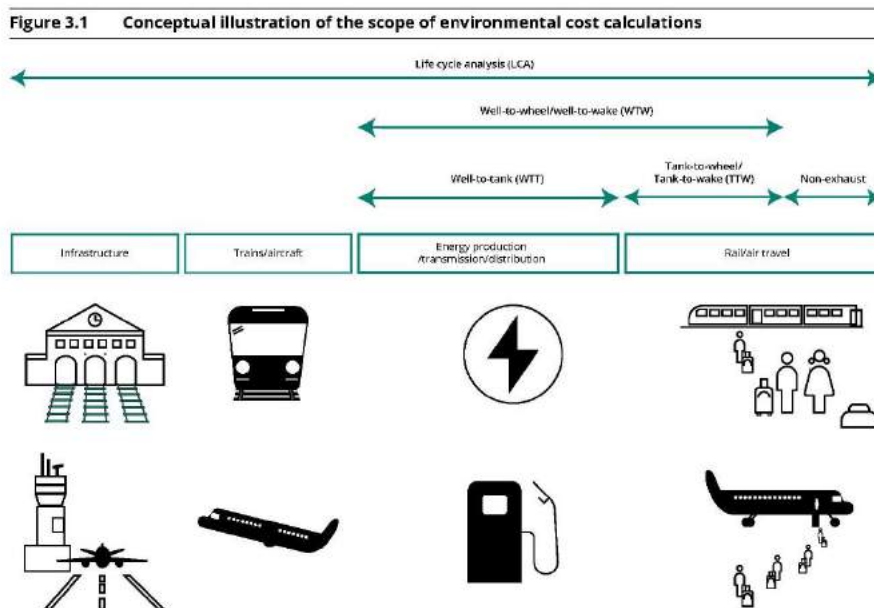
of impacts and activities are largely similar for rail and air, in general the magnitude of the impacts is different. For some of these impacts and activities rail has a better environmental performance than aviation, while for others the opposite is the case or the comparison depends on the specific case that is considered, as will be discussed further in this chapter for the categories indicated in dark grey in Table 3.1.

The environmental impacts of rail and air transport

Table 3.1 Overview of activities related to rail and air transport and their environmental impacts

	Rail	Air	Climate change	Air pollution	Noise	Soil and water pollution	Habitat damage	Visual intrusion	Waste
Environmental impacts of train rides and flights (Section 3.2)									
Train/air travel	Train operations	Take-off and landing Climbing out Cruising Approach							
Energy production, transmission, distribution	Electricity generation, transmission and distribution Diesel refining and distribution	Jet fuel refining and distribution							
Environmental impacts of related activities (Section 3.3)									
Travel to/from stations and airports and system operation									
Transport to/from station/airport (Section 3.3.1)	Transport to/from railway stations	Transport to/from airports							
Rail/airport operations	Idling Auxiliaries Shunting	Auxiliary power unit Start-up Taxiing							
Vehicles									
Up-and-down stream process (Section 3.3.2)	Manufacturing of trains and propulsion system and end of life	Aircraft and engine manufacturing and end of life							
Maintenance	Train maintenance	Aircraft and engine maintenance							
Infrastructure									
Construction (Section 3.3.2)	Construction of stations and tracks	Construction of airport and runway, taxiway, tarmac and parking							
Operation and maintenance (Section 3.3.3)	Operation and maintenance of stations and tracks	Operation and maintenance of airport							
		De-icing of aircraft and runways							
		Operation and maintenance of ground support equipment							

Note: Light grey, environmental impacts; dark grey, main impacts discussed in detail.
Source: EEA.



Source: EEA compilation.

For the emissions of greenhouse gases (GHGs) and air pollutants, where possible, both well-to-tank (WTT) and tank-to-wheel emissions (TTW) emissions are considered. The latter are also called tank-to-wake emissions in the case of aircraft. The TTW emissions refer to the exhaust emissions that take place during the operation of the train or aircraft, while the WTT emissions take place during the production, transmission and distribution of the energy used by trains and aircraft. A well-to-wheel/well-to-wake (WTW) approach considers both type of emissions. Transport operations also cause non-exhaust emissions of air pollutants, for example from the abrasion of railway lines or wheels and tyres. The life cycle analysis (LCA) perspective also considers energy and emissions involved in the construction and maintenance of the infrastructure, the manufacturing of the vehicles and end-of-life aspects (Figure 3.1).

The next paragraphs first give an overview of the environmental impacts of train rides and flights. Next, a number of other impacts are discussed, including

the impacts of travel to and from airports and stations, the impacts of the construction and operation of rail and aviation infrastructure, and the impacts of the up-and-down stream processes of vehicles. Although the chapter presents information on the evolution of the total environmental impacts, the main aim is to provide insights into how these two modes compare with each other.

3.2 Environmental impacts of train rides and flights

3.2.1 Climate change

In 2018, transport accounted for 24.6 % of GHG emissions ⁽²⁾ in the EU-27. Within the transport sector, aviation was responsible for 13.2 % of GHG emissions (144.3 megatonnes CO₂ equivalent (Mt CO₂e) and rail for 0.4 % (4.3 Mt CO₂e). The latter refers to the emissions by diesel trains only. This compares with a share of 71.8 %

⁽²⁾ Excluding LULUCF (land use, land use change and forestry) and international maritime emissions and including international aviation and indirect CO₂ emissions.

The environmental impacts of rail and air transport

for road transport and a share of 14,1 % for navigation (EC, 2020b). Apart from these, TTW emissions from rail and air transport also lead to indirect GHG emissions as a result of the production, transport and transmission of the fuels and electricity that they consume. These emissions are called WTT emissions.

Rail transport

For rail transport the TTW GHG emissions are determined by rail travel demand in combination with other factors, including the following:

- the specific energy consumption of the passenger trains (energy per vehicle-km);
- the number of passengers on the trains;
- rail traffic management procedures;
- the GHG emission intensity of energy consumed by rail.

The specific energy consumption of the passenger trains increases with the train size and weight and depends on the speed and powertrain type. Other things being

equal, electric trains are more energy efficient than diesel trains. For the market segments considered in this report, electric trains are the most relevant.

The energy statistics do not allow distinctions to be made between passenger and freight transport or between different distance bands. According to Eurostat, between 2000 and 2018 the consumption of oil and petroleum products by rail in the EU-27 (for the total of passenger and freight rail) more than halved. In 2018 the associated GHG emissions equalled approximately 4.3 million tonnes (Mt). The electricity consumption decreased between 2000 and 2009 and fluctuated thereafter. In 2018 it was 4.7 % higher than in 2009 but 6 % lower than in 2000 (Figure 3.2).

In the same period, electricity production became less CO₂ intensive on average in the EU. Between 2000 and 2017 the average CO₂ intensity of electricity production in the EU-27 evolved from 393.3 to 295.7 g/CO₂ per kWh (EEA, 2020c), which corresponds to a decrease of almost 25 %. Applying this average emission intensity to the electricity consumption by rail transport, the GHG emissions related to electric rail transport can be approximated to have been 14.4 Mt in 2018.

Figure 3.2 Final energy consumption by rail transport, EU-27

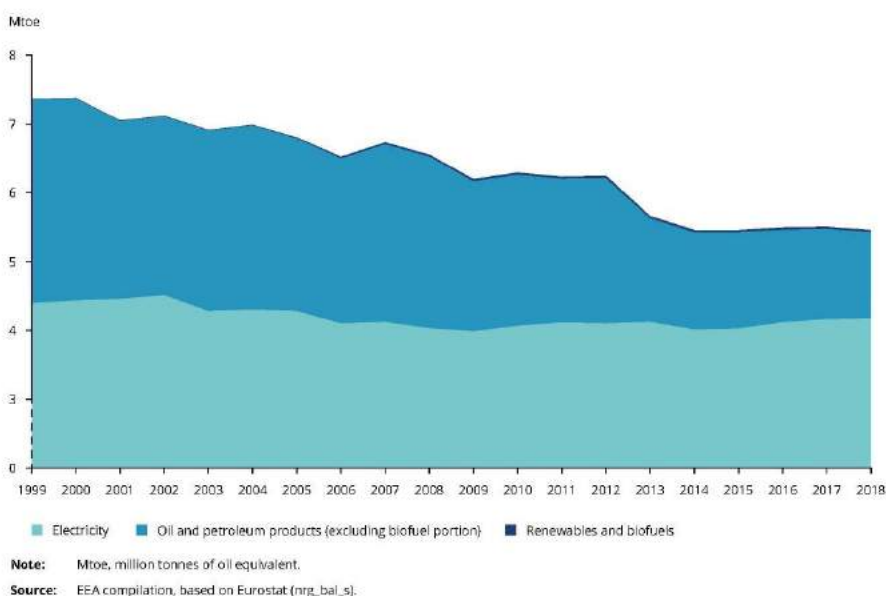
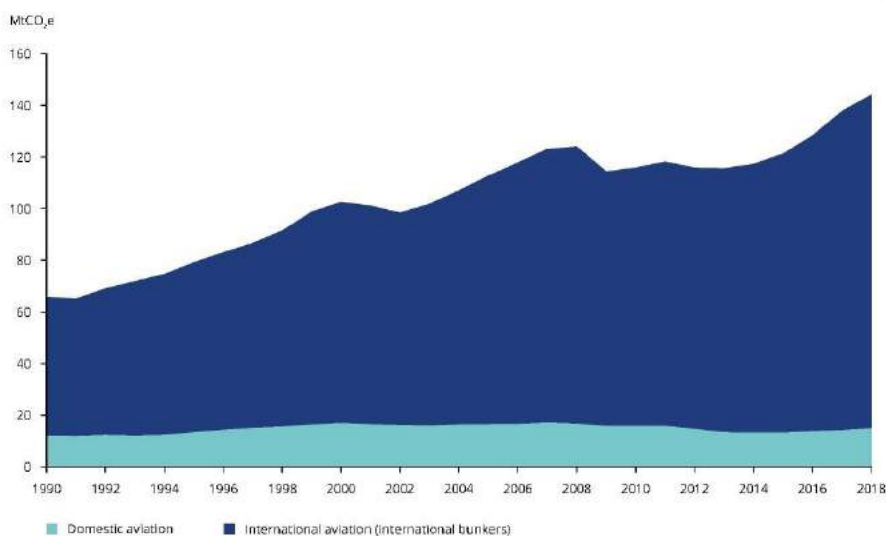


Figure 3.3 CO₂e emissions from aviation, EU-27



Note: International bunkers refers to emissions from fuel used for international aviation.

Source: EEA (2020a).

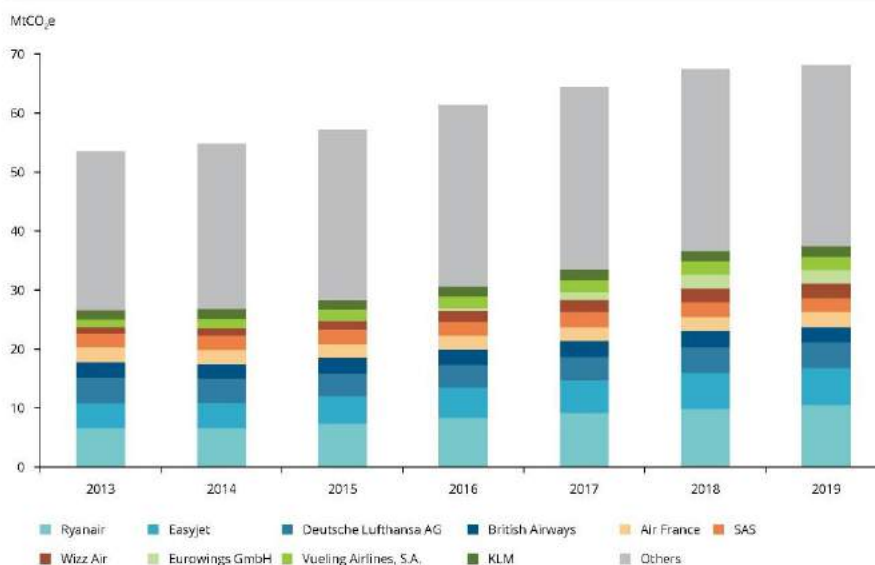
Air transport

Between 1990 and 2018, the TTW EU GHG emissions from domestic aviation (i.e. flights with departure from and arrival in the same country) in the EU-27 increased by 22 % and those of international civil aviation more than doubled (increase of 141 %) (EEA, 2020a) (Figure 3.3). The figures do not allow a distinction to be made between passenger and cargo transport. In 2018, the TTW GHG emissions from domestic civil aviation in the EU-27 were 15 MtCO₂e and those for international aviation totalled 129.2 MtCO₂e.

Further detail on the GHG emissions from aviation connected to flights within Europe can be drawn from the EU Emissions Trading System (EU ETS), which covers flights within the European Economic Area (see also Section 5.3.2). Since 2013, the total emissions of airline operators under the EU ETS have increased from 53.5 MtCO₂e to 68.2 MtCO₂e in 2019 (an increase of more than 27 %) (Figure 3.4). In 2019, the top 10 airline operators were responsible for 55 % of aviation emissions. In the period 2013-2019, Ryanair was the largest airline emitter and in 2018 it also entered the ranks of the top 10 emitters in the overall EU ETS system (EEA, 2019b, 2020a).

The environmental impacts of rail and air transport

Figure 3.4 Aviation GHG emissions in the EU ETS and the top 10 emitters in aviation (2013-2019)



Notes: For the period 2013-2019, only flights within the European Economic Area were under the EU ETS. Flights between the continental European Economic Area and its outermost regions were also exempt.

Source: EEA.

The GHG emissions of aviation are determined by the evolution of air transport demand in combination with additional factors, including:

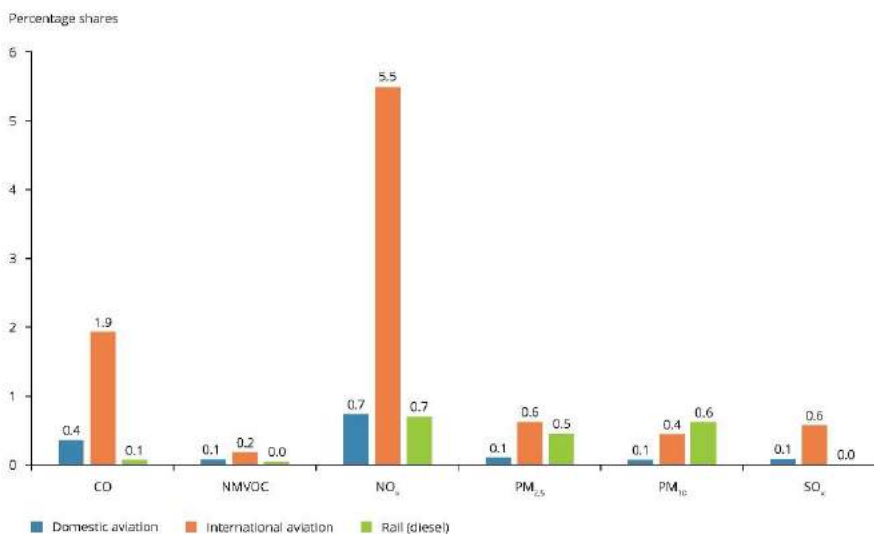
- the energy efficiency of the aircraft;
- the occupancy rate of the aircraft;
- air traffic management and operations;
- the share of sustainable aviation fuels.

The central outlook for 2040 presented by EASA et al. (2019) for flights departing from the EU-27 and the United Kingdom (UK) and the European Free Trade Association (EFTA) countries projects a growth in CO₂ emissions from 21 % to 37 %, compared with 2017, depending on the technological developments. Although the outlook was produced before the COVID-19 outbreak, it still gives an indication of the potential GHG reduction challenges ahead under various scenarios. Even in the low-traffic case, where the number of flights in 2040 is assumed to be only 6 % higher than in 2017, there is still a need for further GHG abatement, although emissions are then projected to be

8-18 % lower than in 2017 (depending on the technological developments). In the high-demand forecast, the emissions are 61-85 % higher in 2040 than they were in 2017.

In addition to CO₂, aviation also emits short-lived climate forcers, including sulphur dioxide (SO₂), nitrogen oxides (NO_x) and black carbon, leading to changes in the radiative forcing in the atmosphere. Such pollutants can have both global warming and cooling effects, with the net effect being warming. In addition, sulphate aerosols and water vapour can lead to contrails and cirrus cloud formation, and thereby contribute to net climate warming. Unlike CO₂ emissions, the non-CO₂ effects differ as a function of the flight altitude, time of day, weather, location, etc. (Scheelhaase et al., 2016). In the recent update of the handbook on the external costs of transport, the European Commission (EC, 2019d) estimated that the non-CO₂ effects of aviation contribute about half of the climate warming impact of aviation. The uncertainty about the non-CO₂ impacts is larger than for CO₂, especially for cloud-induced impacts (Lee, 2018). A recent report by EASA (2020c) fully confirmed the importance of non-CO₂ climate impacts from aviation.

Figure 3.5 Share of air pollutant emissions by rail (diesel) and civil aviation in total emissions, EEA-32, 2018



Notes: Share in total emissions, including memo items; the civil aviation emissions include emissions during landing, take-off and cruise. CO, carbon monoxide; NMVOC, non-methane volatile organic compounds; PM_{2.5}, particulate matter with a diameter of 2.5 µm or less; PM₁₀, particulate matter with a diameter of 10 µm or less.

Source: EEA (LRTAP).

3.2.2 Air pollution

Figure 3.5 presents the contribution in 2018 of rail (diesel trains) and air transport to the emissions of air pollutants for all of the 32 member countries of the EEA as of 1 February 2020 (EEA-32).

Rail transport

Rail transport generates TTW emissions of air pollutants via the operation of diesel trains. Both diesel and electric trains also cause non-exhaust particulate matter (PM) emissions via the abrasion of powerlines, wheels on tracks and brakes. The share of diesel trains in total emissions in the EEA-32 is limited. The WTT emissions caused by the production and transmission of electricity for electric trains, which are more relevant for the market segments considered in this report, are not included in Figure 3.5, as they are not reported separately in the emission inventories.

Air transport

Air transport emits several air pollutants during taxiing, take-off and landing, and cruising at altitude.

The TTW emissions of air pollutants by aviation are determined by the evolution of air transport demand in combination with additional factors, including:

- the energy efficiency and the abatement technologies of the aircraft;
- the occupancy rate of the aircraft;
- air traffic management and operational measures.

The share of aviation in the total emissions of air pollutants in the EEA-32 is relatively small. For 2018, the largest share was found for NO_x emissions, to which air transport contributes 5.5 % (Figure 3.5). The share of domestic aviation in the emissions from air transport ranges between 12 % and 30 % depending on the pollutant that is considered (Table 3.2). The share of landing and take-off (LTO) in the aviation emissions is the largest for non-methane volatile organic compounds (NMVOC) (39 %), followed by PM (26 %) and NO_x and SO₂ (15 %).

The environmental impacts of rail and air transport

Table 3.2 Share of domestic aviation and landing and take-off in emissions of air pollutants by aviation, EEA-32, 2018

Pollutant	Share of domestic aviation in aviation emissions (%)	Share of landing and take-off emissions in total aviation emissions (%)
CO	16	24
NMVOG	30	39
NO _x	12	15
PM _{2.5}	14	26
PM ₁₀	14	26
SO _x	13	15

Note: PM_{2.5}, particulate matter with a diameter of 2.5 µm or less; PM₁₀, particulate matter with a diameter of 10 µm or less.

Source: EEA (LRTAP).

The WTT emissions from air transport also contribute to air pollution. These are the emissions related to the production and transport of jet fuel. These emissions occur at locations other than where the transport activities take place and hence have a different impact on health and the environment.

Impacts of air pollution

The health impacts of air pollutants depend on several factors, including the altitude at which pollutants are emitted. The largest health effects are related to air pollution concentrations at ground level in areas with a high population density. The concentration levels depend on the emissions of air pollutants by the different sectors, atmospheric transformations and meteorological conditions. Emissions at higher altitudes of SO_x, NO_x and black carbon also lead to climate change impacts (see Section 3.2.1). Air pollution also leads to damage to materials and buildings, crop losses in the agricultural sector and adverse impacts on nature and biodiversity.

3.2.3 Noise impacts

Rail transport and aviation are the second and third sources of environmental noise in Europe. Rail has an impact during the entire trajectory, while the impacts of air traffic mostly occur during LTO. Data submitted by countries under the Environmental Noise Directive (END) (EU, 2002) give an insight into noise exposure for roads, railways, airports and industry within agglomerations, as well as for major roads, major railways and major airports outside agglomerations.

Rail transport

About 20 million people in the EEA-32 (excluding Turkey) are estimated to be exposed to rail traffic noise of at least 55 decibels (dB) during the

day-evening-night period (day-evening-night-level indicator of noise — L_{den}) (Figure 3.6). Half of these people are exposed within urban areas and the other half outside urban areas. Nearly 16 million people are affected by night-time rail noise of 50 dB L_{night} (night-level indicator of noise) and higher, of which 8.6 million people outside urban areas. This means that about 4.3 % of the population is affected by rail traffic noise levels that exceed the thresholds of the END during the day-evening-night period and 3.4 % during the night-time period (2020b). These figures cover both passenger and freight rail; for rail passenger transport they do not make a distinction between short- and long-distance transport.

Air transport

The END defines air traffic noise as noise caused by aircraft LTOs in the areas surrounding airports. Population exposure to aircraft noise is estimated through the calculation of noise contours around airports, which correspond with areas in which the noise exceeds a given level, and by determining the size of the population within these areas. According to the data collected for major airports under the END, it is estimated for the EEA-32 that approximately 2 million people in urban areas are exposed to air traffic noise levels of at least 55 dB during the day-evening-night period and 0.8 million people during the night period. Outside urban areas, the figures are 0.9 and 0.3 million, respectively (EEA (2020b), excluding UK data). The number of people exposed to air traffic noise is smaller than for rail, but the annoyance response to air traffic noise is larger than for rail noise at the same noise levels (WHO Europe, 2018). Moreover, new evidence from the World Health Organization (WHO) shows that the annoyance response to air traffic noise has increased over time and is higher than indicated by exposure-response functions based on older data (EEA, 2020b).

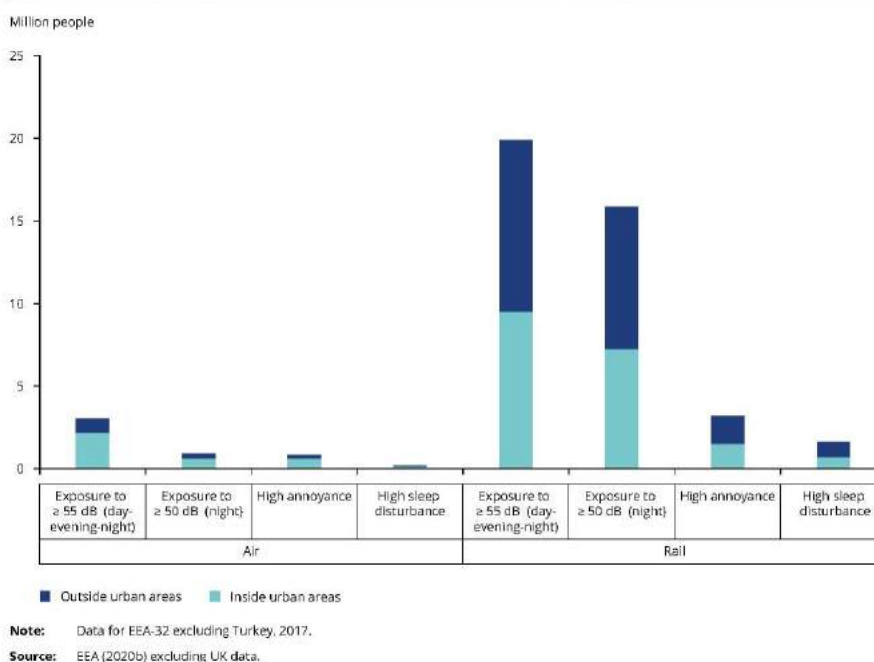
Health impacts of exposure to noise

WHO (2018) indicates that long-term exposure to noise above certain levels can lead to non-auditory health effects, such as annoyance, sleep disturbance, negative effects on the cardiovascular and metabolic systems and cognitive impairment in children. Moreover, noise affects not only humans but also wildlife, leading to a range of physiological and behavioural responses in animals, which can affect their reproductive success, mortality risk and migration patterns (EEA, 2020b).

rail and aviation traffic noise (based on EEA (2020b), excluding UK data). Most people are affected by 'high annoyance' and 'sleep disturbance', for which proportionally more people are affected by aviation than rail noise, considering the population exposed to these two noise sources. Rail and aviation traffic noise also lead to cases of heart disease and premature mortality. For these impact categories, rail affects a greater number of people than air transport. In the case of cognitive impairment in children, evidence is available only to show links with aviation noise (see EEA (2020b)).

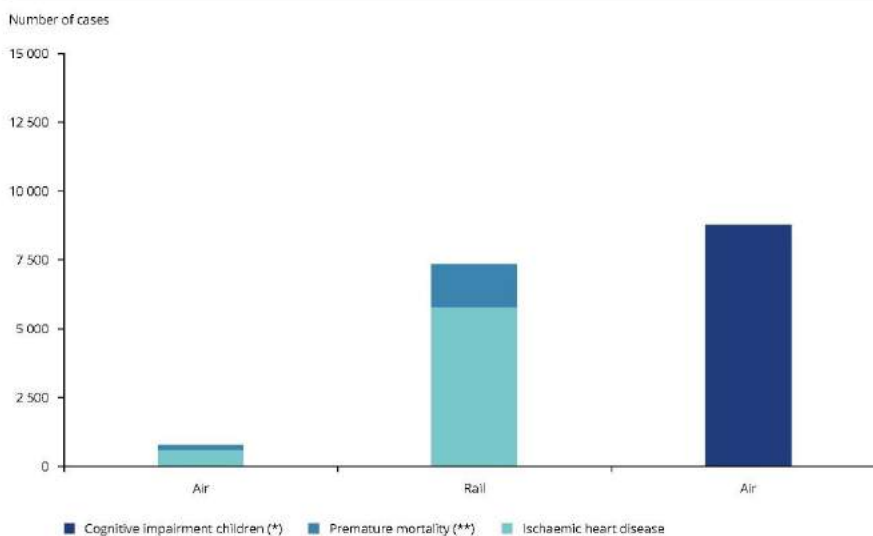
Figure 3.6 and Figure 3.7 present an estimate of the number of people in the EEA-32 (excluding Turkey) that experience health problems because of exposure to

Figure 3.6 People exposed to rail and air noise and associated high annoyance and sleep disturbance



The environmental impacts of rail and air transport

Figure 3.7 Premature mortality, ischaemic heart disease and cognitive impairment in children due to exposure to rail and air transport noise



Notes: Data for EEA-32 excluding Turkey, 2017. (*) Evidence available only for aviation noise; (**) mortality due to ischaemic heart disease.
Source: EEA (2020b), excluding UK data.

The estimate of the health impacts made by the EEA (2020b) is likely to be an underestimate, as the data collected under the END cover neither all areas in Europe nor levels of noise below 55 dB $L_{day-evening-night}$ and 50 dB L_{night} .

3.2.4 Water and soil pollution

Rail transport

Trains have an impact on water and soil pollution from the abrasion of brakes, wheels, rail track and overhead lines as well as fuel combustion and other sources. In an analysis of the operation of the 7 200 km of tracks in the Swiss Federal Railways Network, Burkhardt et al. (2008) found an annual release of approximately 2 270 tonnes of metals and 1 357 tonnes of hydrocarbons. Friction processes were the main source of the release of metals. The most important sources of hydrocarbons were wooden sleepers treated with oil. Lubricants from track switches and wheel flanges were the next biggest sources.

Air transport

Jet fuel burning is one of the sources of atmospheric polycyclic aromatic hydrocarbons (PAHs), which are deposited on the soil. Soil and water pollution is also caused by the spreading of aircraft de-icing and/or anti-icing fluids during take-offs in winter time. The pollution may extend for several hundred metres away from the runways (Nunes et al., 2011).

3.2.5 Sensitive areas

Finally, GRACE (2006) and Sutter et al. (2017) point out that some of the impacts that have been described previously may be larger in sensitive areas, such as mountainous regions. For noise and air pollution, both emissions and the resulting noise levels/pollutant concentrations may be different because of topographical and meteorological conditions. The impacts of pollution may also be different in such areas, on account of differences in population density or the presence of more diverse and more valuable

ecosystems. Finally, the monetary value of the impacts may also differ from the EU average, depending on the country where these sensitive areas are located.

3.2.6 Environmental costs of train rides and flights

The previous sections have given an overview of the main environmental impacts of train rides and flights. This section evaluates the overall impacts of the WTT and TTW emissions of air pollutants and GHG, and the noise costs, by expressing them in monetary terms. This sheds light on the relative importance of the various impact categories as well as that of the costs of rail versus air travel.

It draws upon a recent study for the European Commission (EC, 2019d) that aims to provide information on how to generate state-of-the-art estimates for all main external costs of transport, including the environmental costs. The costs presented below are expressed in euros at average EU-28 prices in 2016. For the monetary evaluation of the GHG emissions the results reported here are based on a value of EUR 100 per tonne of CO₂e. For aviation the costs relate to a selection of 33 airports in the EU, which account for slightly more than 50 % of total passengers carried by the main airports in the EU.

Total costs of air pollution, climate change, noise and well-to-tank emissions

The total costs of air pollution, climate change, noise and WTT emissions are higher for the selection of airports (EUR 32.7 billion euro) than for total passenger rail in the EU-28 (EUR 7.8 billion) (Figure 3.8). These figures for air and rail transport compare with a cost of EUR 161.2 billion for road passenger transport.

Including the other environmental impacts, and extrapolating to all air transport in the EU, results in a total environmental cost of EUR 48 billion for aviation (for both passenger and freight transport) and EUR 10.4 billion for rail passenger transport.

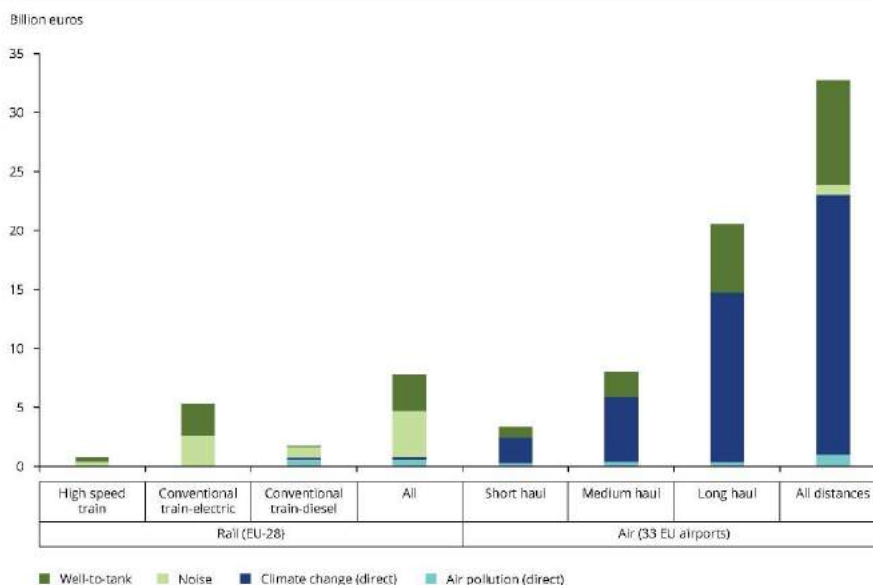
For rail transport, the noise costs and costs related to WTT emissions are the most important. The WTT category that is reported includes the costs from the WTT emissions of both GHG and air pollutants. Although high-speed rail (HSR) accounts for about 27 % of EU-28 rail travel (see Section 2.2), its environmental costs are about 9.4 % of the costs for passenger rail in total. This is because electric trains are more energy efficient than diesel trains. Although high-speed trains have a higher electricity consumption per train-km than conventional electric trains they have a larger capacity and they can transport more passengers per train.

For air transport, the main costs are related to the TTW GHG emissions, followed by the WTT emissions (in this case of both GHG and air pollutants). For air pollution and climate change, the costs of air transport (Figure 3.8) makes a distinction between short-, medium- and long-haul flights. For the noise costs of air transport, this distinction cannot be made and the costs are reported for all flights. The direct air pollution costs of aviation are relatively small compared with the other cost categories. According to the Commission (EC, 2019d), they consist mainly of costs related to the LTO of aircraft, as the cruising emissions lead to almost no air pollution damage.

The study also considers the climate effects of non-CO₂ emissions by aviation. More specifically, the total climate change costs of aviation are calculated by multiplying the total CO₂e emissions from an aircraft by a factor of 2.

The environmental impacts of rail and air transport

Figure 3.8 Total costs of noise pollution, air pollution, climate change and well-to-tank emissions of rail (EU-28) and aviation (selection of airports), 2016



Notes: Short haul < 1 500 km; medium haul: 1 500-5 000 km; long haul > 5 000 km. Direct = tank-to-wheel and non-exhaust; for aviation including the non-CO₂ climate effects.
Source: EEA, based on EC (2019d).

Average environmental costs of air pollution, climate change, noise and well-to-tank emissions

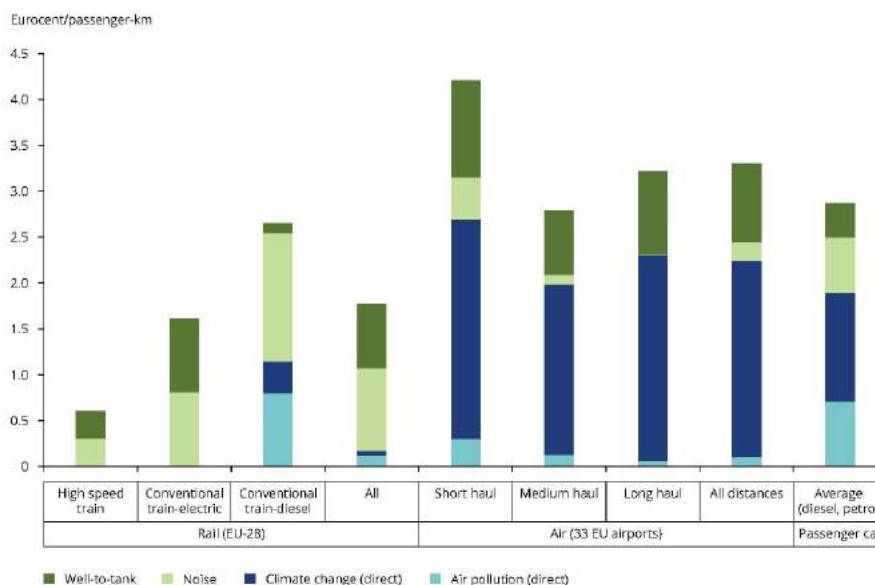
Figure 3.9 presents the average costs per passenger-km associated with the direct (TTW and non-exhaust) and WTT emissions of air pollutants, GHG and noise. These are calculated by dividing the total costs by the total number of passenger-km.

The average costs per passenger-km are substantially lower for electric trains than for air transport. For electric trains they are mainly related to noise and

WTT emissions. For air transport the average costs per passenger-km are the highest for short-haul flights. The main cost drivers of the environmental costs of aviation are the share of the LTO cycle of the total flight (which is higher for short-haul flights), the size and fuel use of the aircraft and the load factor.

To compare, the figure also gives the average environmental costs for an average car, as calculated in the same study. The value is estimated to be EUR 0.029 per passenger-km.

Figure 3.9 Average costs of noise pollution, air pollution, climate change and well-to-tank emissions of rail (EU-28) and aviation (selection of airports) and passenger cars, 2016



Notes: The average costs for electric passenger trains also include those of high-speed trains. Direct = tank-to-wheel and non-exhaust; for aviation including the non-CC₂ climate effects.
Source: EEA, based on EC (2019d).

Marginal external costs of air pollution, climate change and noise

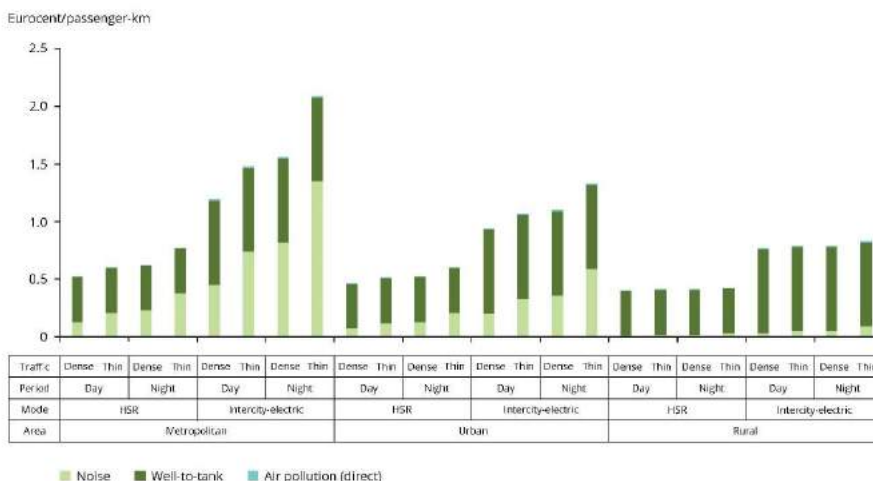
This section explores the marginal costs of noise, and direct and indirect emissions of air pollutants and GHG emissions for a selection of cases. The term 'marginal' means that these are the additional environmental costs that occur as a result of an additional unit of transport activity. The marginal costs are presented for specific trains and aircraft, specific distances and load factors, while the average costs that were presented previously refer to average vehicles, distances and load factors. Looking at the marginal costs sheds more light on the variability of the environmental costs.

Figure 3.10 — on rail transport — shows that the marginal environmental costs related to air pollution, climate change, WTT emissions and noise vary by

types of train and area, traffic conditions and time of day. Related to differences in the noise impacts, the costs are highest in metropolitan and urban areas, as more people are exposed to noise. They are also higher with sparse ('thin' in Figure 3.10) rather than dense traffic, as, the higher the existing background noise level, the lower the noise impact of an additional train. They are higher during the night than during the day for the same reason and because the health impacts are higher during the night because of sleep disturbance. They are also higher for intercity trains than for high-speed trains on account of a difference in electricity consumption and associated WTT emissions per passenger-km.

The environmental impacts of rail and air transport

Figure 3.10 Marginal environmental costs of passenger rail transport for selected cases



Notes: The study assumes the following numbers of passengers per train: HSR — 330; intercity — 180; regional — 105. Direct = tank-to-wheel and non-exhaust.

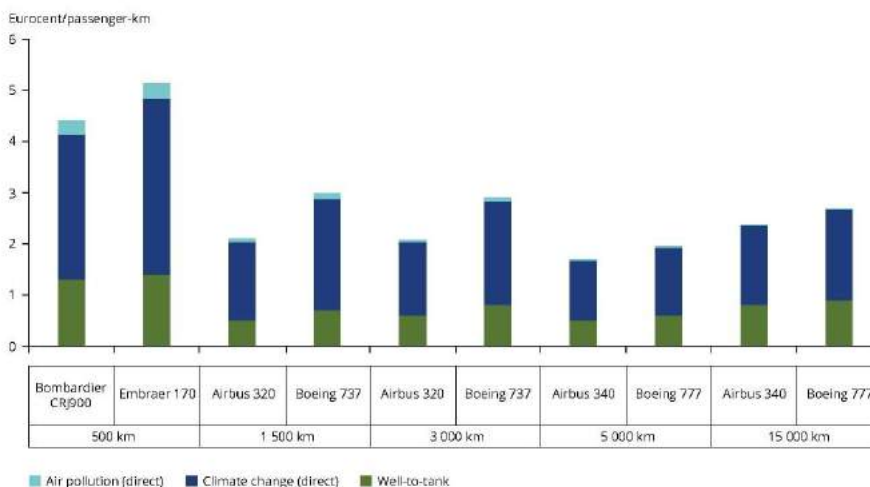
Source: EEA, based on EC (2019d).

In the case of air transport, the marginal external costs also vary across the cases that are considered. Figure 3.11 gives the marginal costs of direct and WTT emissions of air pollutants and GHG emissions for different aircraft and distance classes. The noise costs would add roughly EUR 0.0005/passenger-km. The costs per passenger-km are influenced by the number of passengers that are assumed to be transported. For

the distance class of 500 km, the costs are substantially higher than for rail, even when not considering the noise costs for aviation. For the distance class 1 500 km, they are also higher but less so.

EC (2019d) also provides a range for the marginal noise costs per LTO, with values of between EUR 77₂₀₁₆ and EUR 154₂₀₁₆ per LTO.

Figure 3.11 Marginal costs of air pollution, climate change and well-to-tank emissions of passenger air transport for selected cases



Notes: The study assumes the following number of passengers per aircraft: Bombardier CRJ900 — 67; Embraer 170 (ERJ-170-100) — 57; Airbus A320-232 — 139; Boeing 737-700 — 108; Airbus A340-300 — 280; Boeing 777-300ER — 373. Direct = tank-to-wheel and non-exhaust; for aviation including the non-CO₂ climate effects.

Source: EEA, based on EC (2019d).

3.3 Environmental impacts of related activities

For a complete comparison of the environmental impacts of rail and aviation it is important to consider the impacts not only of rail and air travel itself but also of the related activities, of which an overview was given in Table 3.1. Some elements are highlighted below.

3.3.1 Environmental impacts of travel to and from railway stations and airports

Taking a door-to-door perspective, the environmental costs of rail and air travel should also consider the environmental costs of travelling to and from the railway station and airport. Depending on the location of the railway stations and airports and their accessibility via public transport, the environmental costs of these trips may differ. The environmental impacts of different modes for first and last mile transport were discussed in last year's transport and environment report (EEA, 2019c).

3.3.2 Up- and downstream impacts of vehicles and infrastructure

Trains, aircraft and auxiliary vehicles

The life cycle of vehicles consists of production, maintenance, repair and disposal. Throughout this life cycle, negative environmental impacts arise, related to the emissions of air pollutants, GHGs and other pollutants. These impacts are related mainly to aircraft and trains but also to auxiliary equipment. For example, aviation requires ground support activities, for which various types of equipment are used, such as auxiliary power units, fuel trucks, aircraft tugs and belt loaders. Rail transport requires machines and vehicles for tasks such as shunting, track treatment and infrastructure monitoring.

As an example of the life cycle costs of vehicles, Figure 3.12 presents results from a study by (Liu et al., 2016), who use an LCA to estimate the energy and emissions from nearly 430 manufacturing activities for the production of aircraft. These activities

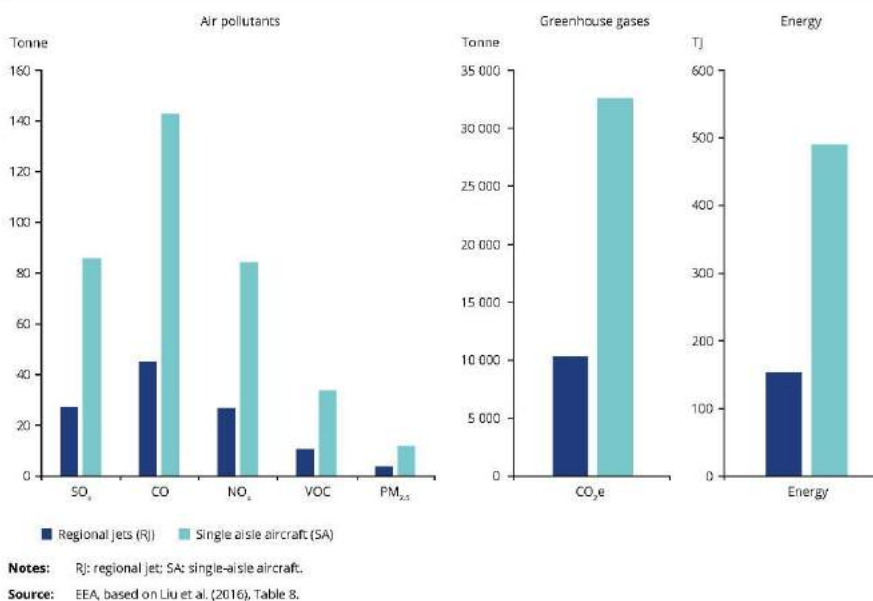
include material production and refining, transport and power generation and supply. Figure 3.12 presents an overview of the results for two aircraft types: regional jets and single-aisle aircraft. The authors indicate that, as more composites such as carbon fibre-reinforced plastic and less metal is used in the construction of aircraft, these numbers may change significantly.

For passenger aircraft, the average retirement age is about 25 years (SGI Aviation, 2018). The same study estimates that worldwide more than 15 000 aircraft will be retired in the next 15 years. The reduction in air travel demand as a result of the COVID-19 crisis has accelerated some retirements (Pallini, 2020).

According to the European Railway Agency (ERA), the life expectancy of a railway vehicle is over 30 years and even up to 50 years for wagons. For rail, detailed studies on the life cycle costs of train manufacturing are more difficult to find, and typically more attention is paid to the environmental impacts of the infrastructure, which is discussed below.

Disposal and recycling decisions for disused rail vehicles and aircraft can also have significant consequences for environmental impacts. Components and materials can be reused, remanufactured, recycled or disposed of. Zhao et al. (2020) explore the economic rationale behind different end-of-life strategies for aircraft and aircraft engines.

Figure 3.12 Energy use and emissions from aircraft manufacturing (per aircraft)



Infrastructure

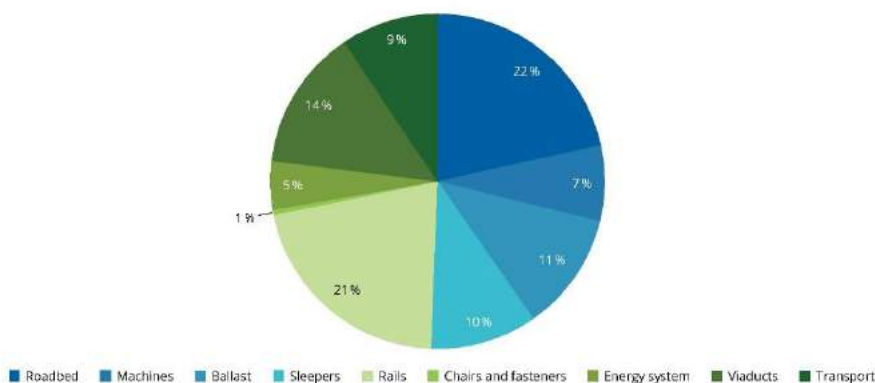
Similar to vehicles, the life cycle of rail and air infrastructure (e.g. stations, airports, railway tracks, rail control centres) consists of the construction, maintenance and disposal of infrastructures. Each of these stages has environmental impacts.

For air transport, GHG emissions are embedded in the construction and expansion of airports. For example, in the comparison of three schemes for the expansion of UK airport capacity, the CO₂e emissions related to the construction of airport facilities and surface access infrastructure were found to range from 3.9 Mt CO₂e (London Gatwick second runway) to 11.3 Mt CO₂e (London Heathrow north-west runway), depending on the magnitude of the construction programme (UK Department for Transport, 2018).

For rail, the literature has paid a lot of attention to the emissions that are embedded in the construction and maintenance of rail (including HSR) lines and the extent to which these can be offset by lower emissions of rail transport compared with the modes it replaces. A review of four HSR lines for the International Union

of Railways (IUC) by Baron et al. (2011) finds that the carbon footprint of the construction of HSR lines ranges from 96 to 270 t CO₂ per km of track per year. For the HSR project in the Basque Country in Spain, a recent study by Bueno et al. (2017) found a footprint of 251 t CO₂ per km of track per year, which is at the high end of this range. This is due to the high number of tunnels and viaducts that are needed for the line. In an LCA for the Tours-Bordeaux high-speed line, de Bortoli et al. (2020) presented various environmental indicators and the extent to which individual construction components and activities contribute to them. Figure 3.13 shows that major contributions to the GHG emissions for that project come from roadbed (22 %) and rails (21 %), followed by the impacts related to viaducts (14 %), ballast (11 %) and sleepers (10 %). Smaller contributors are construction stage transport, building machines, the power supply system and chairs and fasteners. In general these impacts are very project specific and depend on, for example, the terrain, which has implications for the civil engineering structures that are required, the type of tracks (gravel bed tracks versus ballastless tracks — the latter having higher embedded emissions in construction but less maintenance), etc.

Figure 3.13 Contribution of infrastructure components to the life cycle GHG emissions of single-track construction for the Tours-Bordeaux high-speed line



Source: EEA, based on de Bortoli et al. (2020).

For new investments in rail to be environmentally beneficial, the environmental impacts embedded in the construction and maintenance must be compensated for by the reduced environmental impacts made possible by the opening of the new rail link.

Based on Westin and Kågeson (2012) and the International Energy Agency (IEA) (2019), the net impact on GHG emissions of opening a new HSR line depends on the following:

- the GHG intensity of the construction and maintenance of the infrastructure;
- the difference in GHG emissions per passenger-km between rail travel and the modes that it replaces;
- the volume of rail traffic: both new traffic and traffic diverted from other modes;
- the extent to which the new line frees capacity on existing lines.

Regarding this last point, freeing capacity on existing lines would allow for an even larger modal shift towards rail transport, for both passenger and freight transport, with the associated reduction in emissions.

The IEA (2019) identifies cases where a new HSR line can almost immediately lead to net reductions in GHG emissions. These are cases with low GHG emission intensity in the construction of the line, low WTW GHG emissions of rail, a high diversion of traffic from GHG-intensive modes and a high occupancy rate for rail. However, in cases with low potential, where the opposite of these conditions applies, it can take more than 50 years before a net reduction in GHG emissions is realised.

The construction and operation of airports, stations and railway lines also has an impact on land use. Impacts are both direct, through the uptake of land by the hubs and infrastructure themselves, and indirect, through the land development projects that are induced by their presence. Additional land take causes habitat damage and fragmentation, leading to adverse effects on ecosystems and biodiversity. In the case of railway lines, barrier

effects arise in the form of physical and behavioural barriers to wildlife movement, as well as disturbance to populations living close to them, on account of noise, vibrations, chemical pollution and human presence. Mortality among animals trying to cross the infrastructure is another — and most visible — manifestation of the barrier effect. However, the magnitude of the effects is still not very well known (Barrientos and Borda de Agua, 2017). Other impacts of the infrastructures are visual intrusion, soil sealing and soil and water pollution from the use of herbicides. The recently published EU *Taxonomy report*, in its list of assessment criteria for the 'do no significant harm' assessment of the construction of land infrastructure (which includes railway infrastructure), also identified the following other types of potential environmental harm (EU Technical Expert Group on Sustainable Finance, 2020):

- contamination of water during construction and unsustainable use of water during construction and operations;
- unsustainable use of resources during construction, e.g. generating large amounts of waste, no recycling/reuse of construction waste;
- noise pollution as a result of the poor condition of rail tracks;
- change and degradation of hydromorphological conditions of water bodies as a result of railway infrastructure (in particular tunnels), affecting aquatic ecosystems;
- the spread of invasive plants (such as Japanese knotweed) along transport infrastructure.

A number of studies have tried to express the costs of habitat damage and fragmentation in monetary terms. Table 3.3, adapted from EC (2019d), gives an example of such estimates at the EU-28 level for rail and aviation infrastructure, on an annual basis. These are average figures for the EU-28, and it should be kept in mind that local conditions are likely to have a large impact on the costs and that research on this topic as well as on the monetisation of the effects is still ongoing.

Table 3.3 Cost contributing to the costs of habitat damage EU-28 (EUR₂₀₁₆)

	Rail (EUR per km and year)		Aviation (EUR per km ² and year)
	HSR	Other railways	
Habitat loss	57 500	8 200	437 500
Habitat damage	27 000	5 900	
Total habitat damage	84 500	14 100	437 500

Source: Adapted from EC (2019d).

For rail, the same study calculates a total cost of habitat damage in the EU-28 of EUR 2.7 billion per year, or EUR 0.006/passenger-km. For aviation, the total costs per year for the 33 selected airports are estimated to be EUR 0.05 billion or EUR 0.00007/passenger-km and EUR 0.122/passenger.

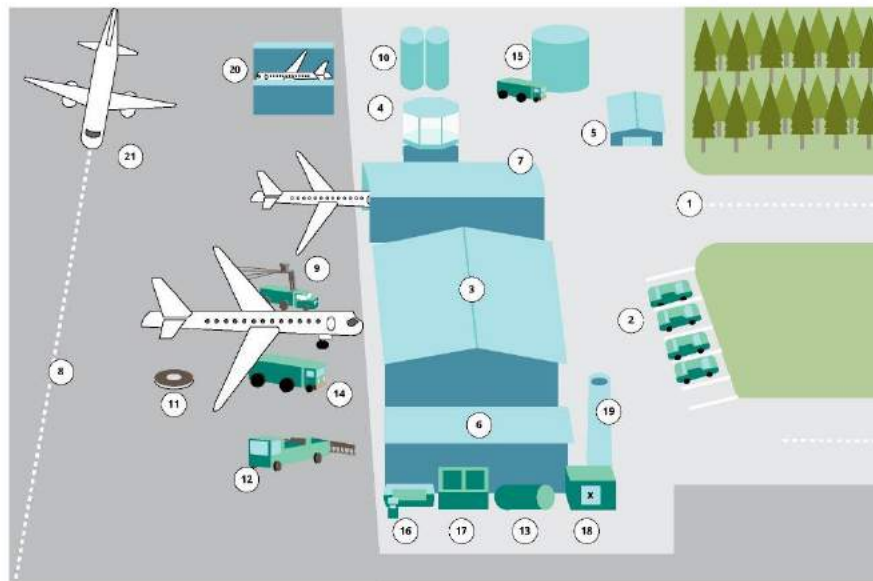
The costs of habitat fragmentation are related to not only the presence of the transport infrastructure but also the use of that infrastructure. For example, the probability of bird strikes at airports increases with the number of aeroplanes landing and taking off.

3.3.3 Environmental damage caused by the operation of airports and stations

The operation of airports causes various types of environmental damage, for example through the operation of ground support equipment, energy consumption, the generation of waste, the de-icing of aircraft and runways, aircraft cleaning, retail and catering, water demand and the generation of waste water (see also EEA (2017), Nunes et al. (2011) and Gómez Comendador et al. (2019)). Figure 3.14, taken from Gómez Comendador et al. (2019), illustrates the various airport functions that have an impact on the environment.

The environmental impacts of rail and air transport

Figure 3.14 Functional elements of the airport affecting the environment



Functional elements:

- | | | |
|---|---|--|
| 1. Airport access: road connections and public transport to the airport | 8. Runways and taxiways | 15. Tanks for fuel storage |
| 2. Parking | 9. De-icing equipment for aircraft | 16. Fuel for the maintenance team |
| 3. Passenger terminals | 10. Tanks with anti-freeze liquid (glycol) | 17. Urban waste |
| 4. Control tower (air navigation) | 11. Aircraft parking area with drainage pipes | 18. Hazardous waste |
| 5. Aeronautical office buildings | 12. De-icing equipment for the tracks | 19. Services for buildings (water and heating) |
| 6. Aircraft/airport vehicles maintenance facilities | 13. Tanks with antifreeze (acetates and formates) | 20. Aircraft maintenance test |
| 7. Hangars | 14. Equipment for refuelling aircraft | 21. Aircraft take-off, landing and rolling |

Source: Based on Gómez Comendador et al. (2019). Reproduced under the terms and conditions of the Creative Commons CC BY 4.0 licence (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

In an analogous way, the operation of the railway system also leads to environmental damage. IZT and Macroplan (2012) identified the following main energy consuming activities in stations and

concessions: heating, cooling, lighting, ventilation and air-conditioning in stations, platforms and shops/concessions, station elevators and escalators, maintenance and depots.

4 European Union and national policy context and international agreements

Key messages

- At the EU level, the climate change impacts of rail and aviation are tackled, directly or indirectly, by a 'basket of measures' comprising support for the development of innovative technologies, operational improvements, the promotion of renewable energy through the Renewable Energy Directive and market-based measures, in particular the EU Emissions Trading System. Although the recast of the Renewable Energy Directive does not currently set a specific target for aviation, the European Commission is considering legislative options to boost the production and uptake of sustainable aviation fuels.
- At the international level, the International Civil Aviation Organization (ICAO) sets standards for noise, local air quality impacts and carbon dioxide emissions. Furthermore, the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, or CORSIA, an initiative of the ICAO, targets the carbon emissions of international civil aviation. Its pilot phase starts in 2021.
- More general EU policy frameworks, transport policies, initiatives and funding instruments also influence the development of rail and air transport demand and supply and, therefore, the context in which environmental policies operate.

4.1 Introduction

The environmental impacts of medium- to long-distance passenger travel by rail and air are mitigated by various policies at EU and international levels on the one hand and at the national level on the other. First of all, a number of general EU policy frameworks apply to both transport modes. In addition, mode-specific policies are used or will come into use at EU, national

and international levels. The policy instruments include a wide range of measures, including pricing policies (taxes, charges, subsidies), technology standards, other command-and-control measures, infrastructure measures and support for research and development (R&D) as well as more general measures. Table 4.1 gives a general overview, with a focus on the control of the environmental impacts caused by climate change, air pollution and noise.

European Union and national policy context and international agreements

Environmental impact	Government level	Policies	
		Rail	Air
Climate change	EU	General framework: EU climate and energy framework Renewable Energy Directive European Green Deal ETS (electric trains)	ETS (intra-EEA aviation)
	International		CORSIA CO ₂ standards for new aircraft (ICAO standards)
	National	Fuel taxes Electricity taxes Renewable energy policies	Fuel taxes (domestic flights) or ticket taxes Policies on sustainable aviation fuels
Air pollution	EU	General framework Air Quality Directive National Emission Ceilings Directive Emission standards for diesel locomotives and railcars (non-road mobile machinery regulation)	Aircraft emission standards (in line with ICAO standards)
	International		Engine emission standards (ICAO standards)
	National	National taxes/charges	Airport charges differentiated by aircraft emission levels
Noise		General framework: Environmental Noise Directive	
	EU	Rail noise emission limits Regulatory framework for noise-differentiated rail track access charges schemes	Noise certification standards (in line with ICAO standards) Regulation (EU) No 598/2014 on the procedures concerning the introduction of noise-related operating restrictions (also taking into account other environmental impacts)
	International		Noise certification standards Procedures concerning the introduction of noise-related operating restrictions
	National	Noise-differentiated rail track access charges Rail noise abatement programmes	Noise-differentiated airport charges Aviation noise abatement schemes Noise-related operating restrictions
General	EU	Sustainable and Smart Mobility Strategy 2020 EU strategy on low-emission mobility 2016 Transport White Paper 2011 TEN-T programme Connecting Europe Facility ERDF and Cohesion Fund/ESIFs Horizon 2020 transport European digital strategy	
		Railway packages Recast of the Interoperability Directive Shift2Rail	Air Service Regulation SES SESAR Clean Sky joint undertaking
	National	Non-environmental rail charges	Non-environmental airport charges and aviation taxes

Note: CORSIA, Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation; EROF, European Regional Development Fund; ESIF, European Structural and Investment Fund; ETS, Emissions Trading System; ICAO, International Civil Aviation Organization; SES, Single European Sky initiative; SESAR, Single European Sky Air Traffic Management Research; TEN-T, Trans-European Networks for Transport.

4.2 Climate change

4.2.1 EU policies

The UN 2030 agenda for sustainable development and the Paris Agreement on climate change form the general background for the relevant EU policies. The EU's commitment to reaching its objectives finds expression in the EU 2030 energy and climate framework, the Energy Union, the circular economy action plan and the EU implementation of the 2030 agenda for sustainable development. The European Green Deal also forms part of the European Commission's strategy to implement the United Nation's 2030 agenda and the Sustainable Development Goals (SDGs). It seeks a 90 % reduction in transport emissions by 2050 compared with 1990 (EC, 2019b).

The Renewable Energy Directive (2009/28/CE) and its revision in 2015 through Directive (EU) 2015/1513 set the regulatory framework for renewable energy in Europe up to 2020. It sets a target of a 10 % share of renewable energy by 2020 in transport. For evaluating whether the target has been achieved, the target is computed as the ratio of the amount of all types of renewable energy consumed in all forms of transport and of the amount of petrol, diesel, biofuels and electricity used in road and rail transport. Renewable fuel in aviation can in principle also contribute to the target share. The directive imposes additional restrictions on the type of fuels that can be used.

In the EU transport sector, renewable energy made up around 8.3 % of all energy use in 2018. With renewable electricity playing only a small role in transport, the bulk of renewable energy use in this sector comes from biofuels (Eurostat, 2020b). The use of sustainable aviation fuels (SAFs) in the EU is very small — for 2017 it was estimated to be only about 0.05 % of the total jet fuel consumption (EC, 2020c).

The RED II, as the recast of the Renewable Energy Directive (Directive (EU) 2018/2001) is known, applies to the period 2021-2030 and confirms the increased use of renewable energy as an instrumental part of the actions required to meet the EU climate change mitigation objectives. For transport, which in 2018 still relied on fossil fuels for 94 % of its energy supply (Eurostat, 2020c), the share of renewable energy supplied for final energy consumption should be at least 14 % by 2030. The target is set with respect to all types of fuels consumed in road and rail transport. Limits are imposed on biofuels made from crops with a high risk of causing high indirect land use change (ILUC), i.e. food or feed crops or those crops for which a significant expansion of the production area would be into land with high carbon stocks. Such biofuels should gradually be phased out by the end of 2030.

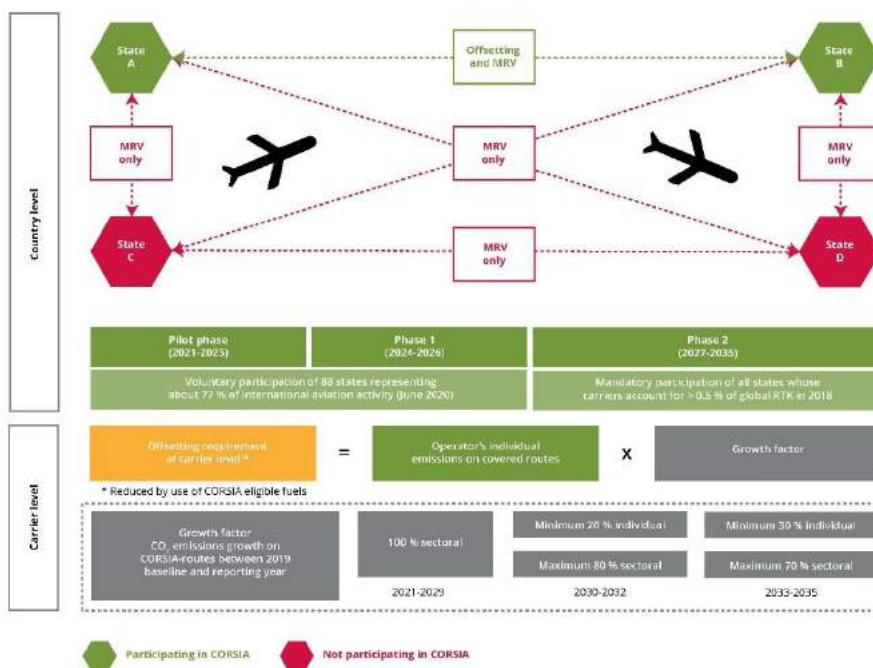
Certain biofuels and types of biogas get an extra incentive, as their energy content is multiplied by two in calculating the share of renewables. This applies to two groups of fuels: (1) fuels produced from used cooking oil and animal fats, for which a maximum share is also imposed; and (2) the so-called advanced biofuels for which a gradually increasing minimum share also applies. Extra incentives are given to the use of renewable electricity in rail transport and to the use of renewable fuels (other than food- and feed-based fuels) supplied to aviation.

No specific target is set for aviation. However, the European Commission is currently considering legislative options to boost the production and uptake of SAFs (EC, 2020c).

The greenhouse gas (GHG) emissions of rail and of aviation within the European Economic Area are addressed directly or indirectly by the EU Emissions Trading System (ETS), which is discussed further in Section 5.3.2. For rail, the EU ETS is relevant for electrified rail transport. About 72 % of total rail transport (in terms of train-km) takes place on electrified lines (Schroten et al., 2019). By incentivising the electrification of rail infrastructure for the Trans-European Transport Network (TEN-T) 'core network', the TEN-T policy leads to a shift in GHG emissions from rail transport into the EU ETS. For aviation, the current scope of the EU ETS covers only flights within the European Economic Area, which corresponds to about 36 % of the CO₂ emissions from aviation (including international bunkers) of the countries in the European Economic Area in 2018. The rest of the emissions, from inbound or outbound flights to and from the European Economic Area, are currently outside the scope of the system.

For air transport, the 1944 Chicago Convention on International Civil Aviation (Article 24) established the principle that fuel on board aircraft flying to, from or across the territory of another contracting state should be exempt from any national or local duties and charges. A series of bilateral agreements have subsequently extended this exemption to 'fuel supplied in the territory of one State party to an airline of the other party' (EEA, 2016). Under the EU Directive on the common system of value added tax (VAT) (2006/112/EC), the supply of goods for the fuelling and provisioning of aircraft for commercial air traffic on international routes should be exempt from VAT (Article 148). The Energy Taxation Directive (2003/96/EC) states that aircraft fuel, for commercial operations, is exempt from excise duty. Still, Member States may limit the exemption to intra-community and international flights. Currently no aviation fuel taxes are levied in the EU (CE Delft and SEO Amsterdam Economics, 2019). The European Green Deal states that '... in the context of the revision of the Energy Taxation Directive, the Commission will look closely at the current tax exemptions including for aviation and maritime fuels ...' (EC, 2019b, p. 10).

Figure 4.1 Design of the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)



Note: MRV, Monitoring, reporting and verification.

Source: Maertens et al. (2019). Reproduced under the terms and conditions of the Creative Commons CC BY 4.0 licence (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>).

4.2.2 International

At the international level, the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) (ICAO, 2019a), an initiative of the International Civil Aviation Organization (ICAO), targets the carbon emissions of international civil aviation (i.e. civil aviation flights that depart in one country and arrive in a different country). Figure 4.1 gives an overview of the scheme. The ambition is to limit the carbon emissions from this sector to the level of emissions in 2020 (so-called carbon neutral growth from 2020).

CORSIA is a world-wide scheme that enables the air transport sector to offset its non-domestic emissions by purchasing and cancelling eligible carbon credits and/or deducting CO₂ emissions corresponding to the use of certain fuels. It will be implemented in three phases:

- The pilot phase (2021-2023) and first phase (2024-2026) will apply to states that have volunteered to participate in the scheme.
- The second phase (2027-2035) will apply to all states that have an individual share of international aviation activities, in revenue tonne-kilometres (RTKs), in 2018 above 0.5 % of total RTKs or that are within the 90 % cumulative share, from largest to smallest, of all international aviation activity in the form of RTKs. The least developed countries, small island developing states and landlocked developing countries are excluded unless they volunteer to participate in this phase.

In June 2020, the ICAO Council determined that the CORSIA baseline, originally calculated as the average of 2019 and 2020 emissions from the aviation sector, will

be changed to the value of the 2019 emissions for the CORSIA implementation during the pilot phase from 2021 to 2023 (ICAO, 2020c).

In each phase, all international flights on the routes between states, both of which are included in CORSIA, are covered by the offsetting requirements of CORSIA. As of 30 June 2020, 88 states, corresponding to 76.82 % of international aviation activity, have indicated that they will voluntarily participate in CORSIA from its outset (ICAO, 2020a).

In the two first phases of CORSIA, the offsetting requirements of aircraft operators will be calculated on a sectoral approach, while a hybrid approach will be adopted afterwards.

- From 2021 to 2029, the amount of CO₂ offsetting requirements for each operator will be calculated by multiplying the operator's annual emissions with a single sectoral growth factor every year.
- From 2030 onwards, the amount of CO₂ offsetting requirements will be calculated following a hybrid approach that takes into account both the sectoral growth factor and growth factors of individual operators; the individual factors' contribution to the calculation of CO₂ offsetting requirements will be at least 20 % from 2030 to 2032 and at least 70 % from 2033 to 2035.

The use of certain fuels, the so-called CORSIA eligible fuels, can reduce aircraft operators' offsetting requirements under CORSIA. Two categories of fuel can be distinguished:

- CORSIA sustainable aviation fuel. This is a renewable or waste-derived aviation fuel that meets the CORSIA sustainability criteria.

- CORSIA lower carbon aviation fuel. This is a fossil-based aviation fuel that meets the CORSIA sustainability criteria. These are traditional fossil fuels produced in a way that reduces their climate impact.

Table 4.2 presents the current CORSIA sustainability criteria for the CORSIA eligible fuels (additional criteria are undergoing adoption procedures). The baseline life cycle emissions value of jet fuel, to which the life cycle emissions of alternative fuels are compared, is set at 89 g CO₂e/MJ.

It is expected that offsetting emissions will remain the less expensive option in the short term and that CORSIA will not trigger the large-scale use of SAF. For example, Mayeres et al. (2019) found that with offset prices of EUR 10 to 50 per tonne of CO₂ there would be no uptake of SAFs in 2030. However, the higher fuel costs associated with the offset requirement lead to some emission reduction in the aviation sector itself. The bulk of the emission reduction would be realised via offsetting emissions in other sectors.

CORSIA complements international CO₂ standards for new aircraft that were adopted by ICAO in 2017. The standards apply to type designs from 2020 and to aircraft that are already in production as of 2023. Those in-production aircraft that do not meet the standard by 2028 can no longer be produced unless their designs are sufficiently modified (ICAO, 2019a).

Table 4.2 CORSIA sustainability criteria for CORSIA eligible fuels

Theme	Principle	Criteria
GHGs	Principle: CORSIA eligible fuel should generate lower carbon emissions on a life cycle basis.	Criterion 1: CORSIA eligible fuel should achieve net GHG emissions reductions of at least 10 % compared with the baseline life cycle emissions values for aviation fuel on a life cycle basis.
Carbon stock	Principle: CORSIA eligible fuel should not be made from biomass obtained from land with high carbon stock.	Criterion 1: CORSIA eligible fuel should not be made from biomass obtained from land converted after 1 January 2008 that was primary forest, wetlands or peat lands and/or contributes to the degradation of the carbon stock in primary forests, wetlands or peat lands, as these lands all have high carbon stocks. Criterion 2: In the event of land use conversion after 1 January 2008, as defined based on IPCC land categories, direct land use change (DLUC) emissions shall be calculated. If DLUC greenhouse gas emissions exceed the default induced land use change (ILUC) value, the DLUC value will replace the default ILUC value.

Note: IPCC, Intergovernmental Panel on Climate Change.

Source: ICAO (2019b).

4.2.3 National

At the national level, many countries levy fuel taxes on diesel consumption by trains. According to Schroten et al. (2019), Belgium, Hungary and Sweden do not charge fuel taxes on diesel for rail transport and in the other EU-27 countries there is significant variation in the rates. According to the same study only 16 of the EU-27 Member States tax the electricity used in rail transport (and two have no rail system). Two countries in Europe tax jet fuel for domestic flights, both of them non-EU countries (Norway and Switzerland). A number of countries in the European Economic Area levy aviation ticket taxes.

There are initiatives in some European countries to support the uptake of SAF. For example, Norway introduced the world's first national mandate for jet biofuel in 2018, calling for at least 0.5 % SAF from sustainable non-food sources from 2020. The Norwegian government aims to increase this mandate to 30 % by 2030 (Norwegian Ministry of Climate and Environment, 2019). The Netherlands is studying SAF supply obligations with a 14 % target in 2030 (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020). Similar mandates have also been proposed in Finland, France, Germany, Spain and Sweden.

4.2.4 Voluntary schemes and company initiatives

Examples also exist of voluntary schemes organised at the level of an airline or another organisation, whereby individual travellers compensate for their GHG emissions by making a financial contribution to a GHG-reduction project or pay for an uptake of SAFs. Examples of the latter are the corporate biofuel programme of Royal Dutch Airlines (KLM, 2020), Lufthansa's Compensaid platform (Lufthansa, 2020) and the Swedish Fly Green Fund (Fly Green Fund, forthcoming). Several European airlines have recently implemented airline-level voluntary offsetting schemes, such as EasyJet, Air France and British Airways (Air France, 2020; British Airways, 2020; EasyJet, 2020). Other examples of such schemes are documented in Deane and Pye (2016) and Becken and Mackey (2017). Irwin (2009) describes theoretical and empirical evidence of cases in which people take voluntary actions to reduce their emissions.

The experience of most voluntary contribution schemes is that their uptake is relatively limited and that they therefore make only a limited contribution to sustainable fuel uptake or GHG offsets. They can therefore be expected to lead to emission reductions that are smaller than socially optimal (Irwin, 2009). However, they help raise awareness and may signal customers' preference for more sustainable air travel to airlines.

4.3 Air pollution

The Air Quality Directive and the National Emission Ceilings Directive form the general framework for air quality in Europe. The former introduces ambient air quality standards for the protection of human health, while the latter sets national commitments to reduce emissions for Member States and the EU for five air pollutants: (1) nitrogen oxides (NO_x), (2) non-methane volatile organic compounds (NMVOCs), (3) sulphur dioxide (SO₂), (4) ammonia (NH₃) and (5) fine particulate matter (PM_{2.5}).

Within Europe, railway engines' emissions are regulated by the non-road mobile machinery (NRMM) Regulation (EU) 2016/1628. At the national level, Schroten et al. (2019) found that in rail infrastructure access charges there is only a small differentiation according to emission characteristics.

In the case of aviation, the EU has set aircraft emission standards in line with the engine certification standards set by the ICAO (ICAO, 2019a). The ICAO emissions certification standards regulate smoke and various gaseous emissions from aircraft engines, including unburned hydrocarbons (HCs), carbon monoxide (CO), nitrogen oxides (NO_x) and non-volatile particulate matter (nvPM). The smoke limit aims to control visible emissions, whereas the limits for gaseous emissions and nvPM were set to address local air quality issues in the vicinity of airports. A reference landing and take-off (LTO) cycle is used as the basis for the calculation of the mass of gaseous emissions and the mass and number of particles. The standards apply to new certified engine types and sometimes in-production engines (EASA et al., 2019). In March 2020, ICAO adopted a new nvPM mass and number engine emission standard that applies to both new and in-production engines from 2023 onwards (ICAO, 2020b). Such harmonised standards give a long-term incentive to invest in emission reductions. They are complemented at some airports by charges that are differentiated according to the emission characteristics of the aircraft (Schroten et al., 2019). These charges vary between airports.

4.4 Noise

The Environmental Noise Directive (Directive 2002/49/EC) sets the general framework for environmental noise management.

Noise emission limits are applied in the EU for new railway rolling stock. The obligation forms part of the Railway Interoperability Directive ((EU) 2016/797), through a technical specification for interoperability on noise. Since its initial adoption in 2005, it has been amended several times. The latest version is Commission Regulation (EU) No 1304/2014 on the

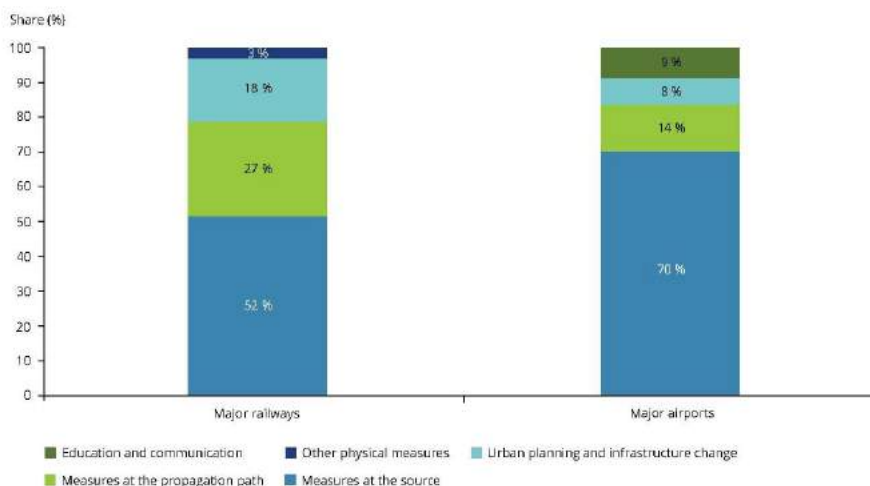
technical specification for interoperability relating to the subsystem 'rolling stock — noise', as amended by Commission Implementing Regulation (EU) 2019/774.

For aviation, the ICAO sets noise standards, which have been gradually tightened over time (ICAO, 2019a). These standards have been implemented in EU legislation. In addition, Regulation (EU) No 598/2014 sets a common approach for procedures for the introduction of noise-related operating restrictions at airports. This approach is set in line with the international principles on noise management, agreed and recommended by the ICAO — the so-called balanced approach. The aim of the regulation is to avoid inconsistencies in operating restrictions across European airports. The regulation also takes into account other environmental impacts and therefore may lead to co-benefits for climate change and air pollution.

The EU measures are complemented by national policies. A small number of countries have rail access charges that depend on the noise level of the trains. For air transport, several airports apply noise charges. The noise level can also determine the LTO charge. Noise charges are always differentiated by the noise class or noise level of the aircraft, and they often also depend on the time of the flight and the maximum take-off weight of the aircraft. In addition, noise

abatement measures are undertaken. Noise exposure from rail and air traffic is tackled by various measures. A classification by WHO and the EEA (2020b) makes a distinction between (1) noise control measures at the source, (2) noise control measures in the propagation path, (3) urban planning and infrastructure change, (4) other physical measures and (5) education and communication. A review of the actions commonly taken found that, for rail traffic noise, 52 % of the measures aim to control noise at the source via, for example, changes to the rail tracks, trains or traffic management. Another 27 % aim to control the noise in the propagation path, by installing noise barriers or insulating dwellings and another 18 % by land use planning and infrastructure change (e.g. construction of rail tunnels). For air traffic noise, 70 % of the measures taken try to control noise problems at the source, via traffic management, incentives for quieter aircraft or time restrictions on flights. Of the measures, 14 % concern the propagation path, mainly focusing on the insulation of houses. Education and communication measures also play a more important role in this case (8 % of measures), compared with rail traffic noise where they are almost not used. This last type of measure aims to reduce exposure by changing people's behaviour and by informing people to influence their perceptions regarding sources or to explain reasons for changes in noise levels, which may increase the acceptability.

Figure 4.2 Types of measures at the national level for noise control from major railways and airports



Note: Based on the 2017 reporting round, values rounded.

Source: EEA (2020b).

4.5 General policy frameworks, EU initiatives and funding instruments

General policy frameworks, transport policies, initiatives and funding instruments influence the overall development of transport demand and supply in the rail and air travel sectors and therefore the context in which the environmental policies described above operate. A selection is presented in Table 4.1. The key items are described here.

In December 2020, the European Commission published its *Sustainable and Smart Mobility Strategy* (EC, 2020g). The new strategy acknowledges that reducing emissions and becoming more sustainable is the most important challenge for Europe's transport sector. It also states that achieving the ambition of the European Green Deal requires a 'fundamental transformation' of the mobility system towards sustainability and away from fossil fuels. The strategy calls for a shift towards more sustainable modes of transport and putting in place the right incentives to support the shift.

Rail plays an important role in this context. The strategy includes the objective to increase the number of rail passengers and to create an 'affordable high-speed rail network' across Europe. In concrete terms, the strategy aims to double high-speed rail traffic by 2030 and triple it by 2050. Making high-speed rail services available on short-haul distances and enabling carbon-neutral collective passenger travel for distances below 500 km by 2030 are also among its objectives. To improve long-distance passenger rail services in Europe, a specific action plan proposal has been announced for 2021.

The strategy on low-emission mobility, published in 2016 (EC, 2016), contains the following main elements: (1) increasing the efficiency of the transport system by making the most of digital technologies; (2) smart pricing and further encouraging the shift to lower emission transport modes; (3) the faster deployment of low-emission alternative energy for transport; and (4) the move towards zero-emission vehicles.

The 2011 Transport White Paper (EC, 2011b) set an ambitious goal of reducing GHG emissions from transport by 60 % by 2050 compared with the level of these emissions in 1990. To achieve this, overall objectives regarding modal shift were set, proposing among other things:

- By 2030, the length of the existing high-speed rail (HSR) network should be tripled and a dense railway network should be maintained in all Member States. By 2050, the European HSR network should be complete and the majority of medium-distance passengers should travel by rail.

- By 2030, there should be a fully functional and EU-wide multimodal TEN-T 'core network', while by 2050 there should be a network of high quality and capacity, with a corresponding set of information services.
- By 2050, all core network airports should be connected to the rail network, preferably the HSR network.
- By 2020, a framework for a European multimodal transport information, management and payment system should be established.

The White Paper proposes a two-pronged strategy to promote a modal shift: first, to confront all modes with their full costs (including the costs of negative externalities) and, second, to directly improve the market conditions in non-road modes. The range of policy measures for improving the attractiveness of non-road modes is based on financial and regulatory mechanisms to increase their efficiency, with the associated effect of reducing their prices for users. A first subcategory is the financial support through dedicated programmes. At the European level, transport projects can benefit from numerous sources of financial assistance. Examples are the European Regional Development Fund (ERDF); the Cohesion Fund/European Structural and Investment Fund (ESIF); the Connecting Europe Facility (CEF), in which multimodal integration is an overarching priority; and loans and guarantees from the European Investment Bank (EIB). Moreover, the successive European framework programmes for research and technological development, and their successor, the Horizon 2020 framework programme for research and innovation, also provide support for transport projects. Promoting a modal shift away from road is a major criterion in the selection of the TEN-T projects.

A second subcategory consists in eliminating administrative and technical barriers that diminish the attractiveness of specific modes. In the railway sector, the railway packages and the recast of the Directive on the interoperability of the rail system within the Community (known as the Interoperability Directive) aim to create an internal market in rail transport by opening up rail transport to regulated competition and removing operational barriers.

For the aviation sector, the Air Service Regulation (Regulation (EC) No 008/2008 on common rules for the operation of air services in the Community) provides the economic framework for air transport in the European Community.

The Shift2Rail joint undertaking (S2R JU) is a form of public-private partnership in the rail sector. It supports research and innovation activities that can contribute to achieving the Single European Railway Area and to increasing the attractiveness and competitiveness and improving the safety of rail in Europe. Shift2Rail aims to introduce better trains to the market (quieter, more comfortable, more dependable, etc.) that operate on an innovative rail network infrastructure, at a lower life cycle cost and with the capacity to cope with rising demand for rail transport for passengers and freight. By improving the competitiveness and attractiveness of rail services, combined with increased capacity, the share of travel by rail can increase, which contributes to reducing the CO₂ emissions of the transport sector.

The Single European Sky (SES) initiative, adopted by the European Commission in 2004 (and amended in 2009), and the SES II legislative package of 2013 aim to modernise and harmonise air traffic management (ATM) systems by means of innovative technological and operational solutions. Its core idea is to shift the design of ATM from the national level to the EU level to realise efficiencies of scale and to reduce administrative and technical barriers created by the legacy of national approaches. To this end, national air traffic control organisations are required to work together in regional airspace blocks. Binding key performance targets were introduced for safety, capacity, cost efficiency and environmental performance. Eurocontrol, as the network manager, performs certain tasks that

are most efficiently carried out centrally (e.g. route design). The regulatory framework is coupled with a technological modernisation programme, the 'SESAR project' (Single European Sky ATM Research), with the provision for financial incentives.

One of the four high-level goals of the SES initiative is to reduce the environmental impact per flight by 10 %, compared with 2005. Two environmental key performance indicators (KPIs) are defined, by which the length of the trajectory flown can be assessed. In 2017, the actual trajectory was on average 2.81 % longer than the great-circle distance (PRB, 2018). Vertical flight efficiency, non-CO₂ emissions, noise levels or air quality are not yet covered by the SES performance scheme (EASA et al., 2019).

In addition, the Clean Sky joint undertaking, funded by the Horizon 2020 programme, supports the development of innovative, cutting-edge aviation technology aimed at reducing emissions of CO₂ and air pollutants and noise levels produced by aircraft.

The European digital strategy formulates the EU's approach to digital technological development and to the ways in which technology will be used to meet climate-neutrality objectives. One example is that telecommunications, networks and connectivity make it possible to collaborate remotely instead of travelling, the usefulness of which has become very prominent during the COVID-19 pandemic.

Train or plane?

5 Train or plane?

Key messages

- An analysis of 20 city pairs shows that the environmental costs of rail travel are substantially lower than those of air travel.
- Because of the high environmental costs of landing and take-off, the environmental costs of air travel rise less than proportionally with distance.
- The environmental costs of travelling to and from the railway station/airport account for only a small share of the total environmental costs if the city centre is the origin/destination. They are the largest when the main trip is done by air, as airports are most often located further away from the city centre than railway stations. The costs can become more important when the origins and destinations differ from the city centres of the city pairs considered.
- In all cases, electric rail transport between the city pairs and air travel between the airport pairs is covered by the EU Emissions Trading System, which has implications for the ultimate impact of a modal shift in greenhouse gas emissions, as discussed in Section 5.3.3.

5.1 Introduction

This chapter further explores the environmental costs of travelling by train and air in mainland Europe, based on an analysis for specific city pairs. Although the focus lies on these two modes, their environmental costs are also compared with those of travelling by car, which is the dominant mode of passenger transport in Europe.

The following environmental cost categories are considered:

- diesel train, aeroplane, car: the tank-to-wheel/-wake (TTW) emissions of greenhouse gases (GHGs) and air pollutants;
- car: emissions related to tyre and brake wear combined and to road surface wear^(?);
- electric train, aeroplane, car: the well-to-tank (WTT) emissions of GHGs related to fuel and electricity production, transmission and distribution;

- train, aeroplane, car: noise pollution;
- the non-CO₂ climate costs of aviation.

The environmental costs related to the manufacturing of the vehicles (and batteries for electric cars), their maintenance and the construction and maintenance of the transport infrastructure are not covered in this analysis. Hence, the scope is a well-to-wheel/-wake (WTW) analysis, rather than a life cycle analysis (see the illustration of these concepts in Figure 3.1).

In addition to this environmental cost analysis, this chapter further investigates the implications for the environment of a shift from rail to air transport, including the mechanisms at work in the EU Emissions Trading System (ETS).

^(?) Non-exhaust emissions are also relevant for rail and aviation, but no emission factors are available.

5.2 Environmental costs of travelling by rail and air — an analysis for specific city pairs

5.2.1 Selection of the city pairs

This chapter assesses the environmental impacts of travel for 20 main city pairs. For the selection of the city pairs the following steps were followed:

- First, Eurostat data were gathered on the annual number of passengers on direct flights between airports in the EU-27 (Eurostat, 2020a). The top 70 airport pairs were identified, and connections to the EU's outermost regions (e.g. the Azores or the Canary Islands) (EC, 2020f) and connections to islands in Europe were excluded. The main city in the vicinity of each airport was identified.
- In order to get a geographically balanced set of city pairs across mainland EU countries, several connections were added.
- Only city pairs with a rail connection were considered.

Out of this longlist of city pairs, 20 city pairs were selected. In this selection, the following additional criteria were used:

- There should be a balanced coverage of three distance bands, where distance is measured by the distance by car between the city pairs by the fastest route on a popular web mapping service.
 - Of the 20 city pairs, six pairs cover a car distance below 500 km, eight pairs cover a distance of between 500 and 750 km, and six pairs cover a distance of between 750 and 1 100 km. The three distance bands are relevant for the choice between rail and air transport and cover both distances for which rail is competitive with air and distances for which that is less the case.
- The selection covers both city pairs with a good railway connection and pairs with a railway connection of medium to lower quality. For the quality assessment of the rail connection, account was taken of the travel time by rail, the rail travel time per kilometre and the number of transfers per hour, using data collected via the web mapping service and Trainline (forthcoming). This information was collected before the COVID-19 outbreak in the EU:

- The rail connection is taken to be of high quality if the travel time is below 4 hours and the number of transfers per hour and the travel time per kilometre are below the 80 % percentile value for the longlist of city pairs. If one of the last conditions is not met, the connection is taken to be of medium quality.
- The rail connection is also taken to be of medium quality if the travel time is between 4 and 8 hours and the number of transfers per hour and the travel time per hour are below the 80 % percentile value for the longlist of city pairs. If one of the last conditions is not met, the connection is taken to be of lower quality.
- The rail connection is also taken to be of lower quality if the travel time is longer than 8 hours.
- Five city pairs have a high-quality rail connection according to the criteria defined above. Another six pairs have a medium quality, while the others have a lower quality connection, usually because the maximum travel time of 8 hours is exceeded.

For each city pair, an alternative origin/destination pair was selected, consisting of two other cities in the vicinity that are potentially served by the railway station or airport of the main cities. This takes into account the fact that the travel distance to/from the railway station/airport is not necessarily the travel distance from the centres of the main cities.

Table 5.1 presents the selection of city pairs, the associated additional city pairs, the distance by car and the distance by air as well as an assessment of the quality of the rail connection based on the criteria presented above. In addition, the table gives the number of air travellers in 2018, based on Eurostat data. For some city pairs, numbers are given for the rail travellers based on various sources. However, as no European data set is available for rail passengers for the respective city pairs, the information in this column is less complete. The lack of statistics for rail travel between European cities comparable to those for aviation makes assessing the current situation and the policy options more difficult.

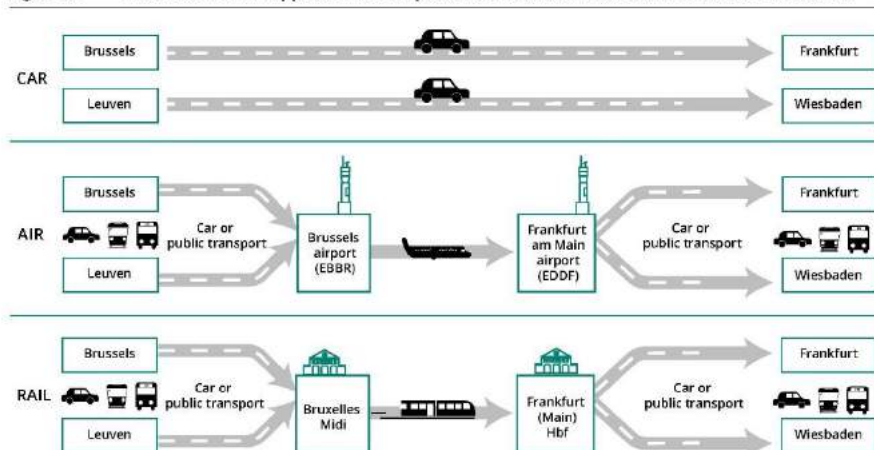
Train or plane?

Table 5.1 Overview of city pairs

No	Origin (main city)	Destination (main city)	Origin (alternative city)	Destination (alternative city)	Distance by car between main cities (km)	Distance by air between airports of main cities (km)	Rail quality	Air passengers carried between airports of main cities (2018) (million)	Rail passengers carried between main cities (million)
Car distance of up to 500 km									
1	Krakow, Poland	Warsaw, Poland	Wieliczka, Poland	Plaszczno, Poland	293	284	High	0,398	
2	Brussels, Belgium	Frankfurt am Main, Germany	Leuven, Belgium	Wiesbaden, Germany	398	366	Medium (transfers/ hour)	0,882	0.09-0.115 (CER)
3	Sofia, Bulgaria	Varna, Bulgaria	Pernik, Bulgaria	Novi Pazar, Bulgaria	441	387	Low	0,288	
4	Bucharest, Romania	Cluj-Napoca, Romania	Ploiesti, Romania	Turda, Romania	453	346	Low	0,490	
5	Lyon, France	Paris, France	Saint-Étienne, France	Versailles, France	468	463	High	0,641	3.4 (T&E)
6	Frankfurt am Main, Germany	Hamburg, Germany	Wiesbaden, Germany	Lüneburg, Germany	492	488	High	1,439	1.2 (CER)
7	Athens, Greece	Thessaloniki, Greece	Thebes, Greece	Edessa, Greece	500	368	Medium	1,512	
Car distance of between 500 and 750 km									
8	Amsterdam, Netherlands	Paris, France	Utrecht, Netherlands	Versailles, France	516	467	High	1,403	2 (KIM)
9	Oslo, Norway	Stockholm, Sweden	Drammen, Norway	Ösno, Sweden	522	426	Medium	1,449	
10	Madrid, Spain	Barcelona, Spain	Guadalajara, Spain	Sabadell, Spain	625	545	High	2,468	3.9 (T&E)
11	Madrid, Spain	Lisbon, Portugal	Guadalajara, Spain	Setúbal, Portugal	629	583	Low	1,518	
12	Copenhagen, Denmark	Stockholm, Sweden	Roskilde, Denmark	Ösno, Sweden	657	550	Low (transfers/ hour)	1,511	
13	Berlin, Germany	Vienna, Austria	Potsdam, Germany	Sankt Pölten, Austria	685	603	Low	1,051	0.02-0.05 (CER)
14	Vienna, Austria	Zurich, Switzerland	Sankt Pölten, Austria	Zug, Switzerland	722	655	Medium	0,982	0.161 (2019) (CER)
Car distance of more than 750 km									
15	Amsterdam, Netherlands	Copenhagen, Denmark	Utrecht, Netherlands	Roskilde, Denmark	800	676	Low	1,092	
16	Frankfurt am Main, Germany	Ljubljana, Slovenia	Wiesbaden, Germany	Kamnik, Slovenia	804	683	Low	0,145	0.001 (CER)
17	Milan, Italy	Paris, France	Monza e Brianza, Italy	Versailles, France	851	722	Medium	1,922	
18	Milan, Italy	Vienna, Austria	Monza e Brianza, Italy	Sankt Pölten, Austria	867	732	Low	0,369	
19	Budapest, Hungary	Frankfurt am Main, Germany	Vác, Hungary	Wiesbaden, Germany	964	917	Low	0,660	0.001-0.005 (CER)
20	Barcelona, Spain	Paris, France	Sabadell, Spain	Versailles, France	1038	945	Medium	2,478	0.02 (T&E)

Notes: Distance by car: distance between city centres of main cities of origin and destination, fastest route according to web mapping service.
 Distance by air: average distance based on Eurocontrol data for 2017 to 2019 (except for Copenhagen-Stockholm, the data for which came from Flight Plan Database).
 Air passengers carried: passengers arriving and departing in main city of origin, based on Eurostat data for 2018.
 Rail passengers: CER communication (data for one operator for each connection), Savelberg et al. (2018) and Bleijenberg (2020).
 CER, Community of European Railway and Infrastructure Companies; KIM, Netherlands Institute for Transport Policy Analysis; T&E, Transport & Environment.

Figure 5.1 Illustration of the approach for a trip between Brussels/Leuven and Frankfurt/Wiesbaden



5.2.2 Calculating the environmental impacts

The environmental impacts are calculated for each city pair and its associated alternative cities. Account is taken of the environmental costs of transport to and from the railway station or airport (referred to below as pre- and post transport). The costs can be considered to be the marginal environmental costs: the costs of an additional passenger-km for each city pair, using a specific train/aircraft type, with a specific load factor, covering a specific distance, just to name a few of the characteristics of the transport options between the city pair. Figure 5.1 illustrates the approach for one city pair.

For the main trip, the environmental impacts are calculated for three modes: car, rail and air transport. Although the focus of the report and of the discussion in this section lies on rail and air transport, the environmental costs are also calculated for car transport, as an additional point of comparison. For transport to and from the main railway station or airport, the distance by car from the city centre to the main railway station or airport is taken. Three modes are considered: car, bus and (heavy) rail.

Table 5.2 shows the car, bus and train types considered for the city pairs as well as a selection of aircraft types^(*). It also presents the capacity of the

vehicles/aircraft as well as the assumption that is made for the occupancy rates. The occupancy rate of the aeroplanes is based on data from Eurostat for the respective city pairs (see Table A1.2 in Annex 1).

Two types of car with an internal combustion engine are included as is an electric car, while recognising that for longer distance trips, the range of the electric car still entails higher time costs of travel on account of additional and longer charging stops.

For rail transport, five different trains are included in the analysis. The high-speed train is the only train that cannot be used for transport to/from the railway station/airport. For the city pairs that do not have a high-speed rail (HSR) connection (see Table A1.2 in Annex 1), intercity trains are used for the main trip. The city pairs that do have an HSR connection obviously use it as a main transport mode. The occupancy rate given is taken to be the same as that in Schroten et al. (2019).

For car travel, two different average occupancy rates are used: one and four. The first reflects the conditions for business travel or recreational travel by one person, and the second reflects the conditions for recreational travel with a larger group. The environmental costs of travelling with two or three people will logically lie in between the two values reported here.

(*) See Annex 1 for the full list of aircraft types.

Train or plane?

Table 5.2 Overview of vehicle/train/aeroplane types, capacity and assumptions about occupancy rate

Mode	Vehicle/aeroplane type	Capacity	Occupancy	Occupancy rate (%)
Train	High-speed train	500	330	66
	Intercity electric train	500	180	36
	Intercity diesel train	500	180	36
	Regional electric train	350	105	21
	Regional diesel train	350	105	21
Bus	Bus, Euro VI, diesel	30	20	66
Car	Medium petrol Euro 6 (up to 2016)			
	Medium diesel Euro 6 (up to 2016)	5	1 and 4	20-80
	Medium electric car			

Source: Rail and bus: Schrotten et al. (2019). Occupancy rate for aircraft and cars based on authors' assumptions; for aircraft capacity, see Table A1.1 in Annex 1.

In the graphs shown below, not all transport types are shown for the sake of clarity. Of course, which transport mode and vehicle type is used is indicated for each graph.

The environmental cost categories considered are described in Section 5.1. For bus transport, the same cost categories are considered as for car transport. The inputs for the calculation of the emissions are presented in Annex 1.

As indicated in Section 3.2.1, aviation also emits short-lived climate forcers, including SO₂, NO_x and black carbon. This leads to changes in the radiative forcing in the climate system, including the forming of contrails and cirrus clouds, which both warm the atmosphere. In the report by the European Commission (EC, 2019d) the total climate change costs of aviation are taken to be twice the costs of the CO₂ emissions alone. To compare, a recent report for the German Environmental Agency indicated that the total impact (for the global fleet) is about five times the impact of CO₂ emissions alone for constant emissions, and the total impact for pulse emissions (e.g. for emissions of an individual flight) is about three times the impact of CO₂ emissions. That report points out that, rather than using a constant factor, the underlying processes can also be accounted for in a better way. However, this requires more data than are available here (Niklaß et al., 2020). To reflect the uncertainty over the non-CO₂ climate costs of aviation, the approach of Cox and Althaus (2019) is followed. They take the total climate impact during the flight phase at an altitude above 9 km to be a factor of 1.3-3.6 of the combustion-related CO₂ emissions. Based on this information three different options were taken into account for the non-CO₂ climate costs: base, medium or central, and high values, in which the non-CO₂ climate costs amount to 0.3, 1 and 2.6 times, respectively, the impact of the CO₂ emissions during the climb, cruise, descent (CCD phase). The medium value corresponds to the approach taken in EC (2019d). It should be noted that the non-CO₂ climate effect could be slightly overstated

here, because the CCD phase starts at an altitude of 10 m and ends when the aeroplane descends below an altitude of 300 m (Goblet et al., 2015). This also justifies the range of aviation-related non-CO₂ emissions that was adopted here. Most recently, the European Aviation Safety Agency prepared an updated analysis of the non-CO₂ effects of aviation at the request of the European Commission (EASA, 2020c). The new report confirms the significance of these effects and, by and large, also confirms the range of non-CO₂ climate costs used here. However, as the analysis was published in late 2020, it was not possible to fully align the calculations with the findings of the report.

In order to calculate the costs related to the emissions of air pollutants and GHGs, we use the cost per kilogram or tonne of emissions put forward in EC (2019d). For all city pairs, we use the average EU value. The costs for the air pollutants include the costs related to the health effects, crop loss, biodiversity loss and material damage and are determined using the impact pathway method. In this approach, the environmental costs are estimated by following the pathway from source emissions via changes in the quality of air, soil and water to physical impacts, which are then expressed in monetary costs. For the GHG emissions, EC (2019d) considers so-called avoidance costs, i.e. the costs that are implied by achieving the target set by the Paris Agreement. The central value for the short- and medium-term costs (up to 2030) is EUR 100/t CO₂e, while the low and high values are EUR 60 and EUR 189/t CO₂e, respectively. In this report the central value is used. All values used are summarised in Annex 1.

For noise pollution, the evidence from EC (2019d) on the average external noise costs per vehicle-km, train-km and landing and take-off (LTO) is taken as an approximation to calculate the external noise costs (see also Annex 1). Behind this average value are costs that are highly dependent on the time of day, population density and vehicle type/aircraft, as discussed in Section 3.2.6.

5.2.3 Comparing the environmental performance

Comparison of different transport modes

The different transport modes are compared in two graphs: Figure 5.2 displays the environmental costs for all of the different transport modes travelling the same distance of 500 km on the main trajectory. Only the five most frequently used aircraft types are displayed. Figure 5.3 presents the same information for a distance of 1 000 km. In both figures, an aircraft occupancy rate of 80 % is assumed. These two figures make it possible to spot the differences between the transport modes when their main trajectories are the same. A discussion of the different city pairs will follow later in which the distances for the different transport modes will differ from each other.

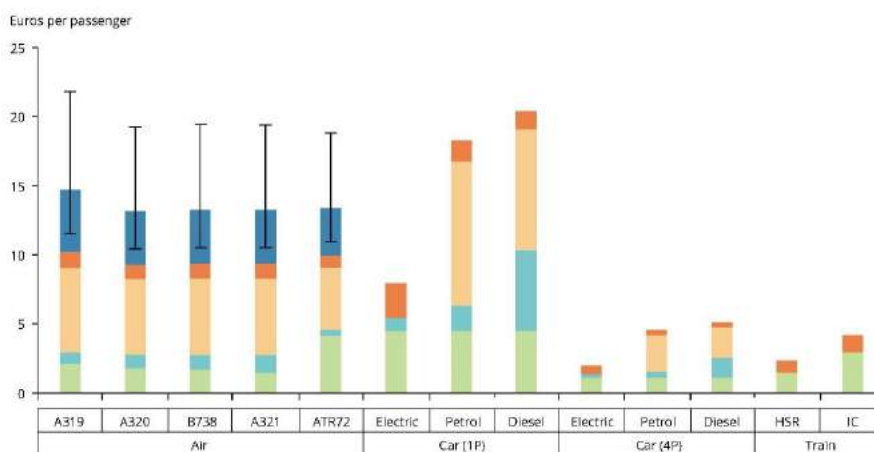
Considering the distance class of 500 km first (Figure 5.2), it can be seen that for the central value of the non-CO₂ climate costs, travelling by air causes more than six times higher environmental costs than travelling by HSR. Travelling in a fully occupied car, with four people, also has significantly lower environmental costs per passenger than travelling by air. The costs of only one person travelling in a diesel or petrol car is the highest of all travel alternatives considered here.

Comparing Figure 5.2 and Figure 5.3, it can be seen that the ranking between the different transport

modes does not change significantly for the two distances. It is clear that the train is the transport mode with the lowest cost, except for electric cars with four occupants. These electric cars seem to have a comparable environmental cost to that of trains. For electric cars with one passenger, the noise costs account for about half of the environmental costs. The occupancy rate and the noise cost make electric cars with one passenger the third most environmentally friendly option. Second after rail come diesel and petrol cars with four occupants. Apart from electric cars with one passenger, it is unclear which transport mode will have the third lowest cost, either cars with one passenger or air travel. This will depend on the non-CO₂ climate costs of aviation and will be discussed in more detail. The figures show the central value for the non-CO₂ climate costs, which equals the costs of the CO₂ emissions during CCD. The low and high values that were indicated earlier, 0.3 and 1.6 times the costs of the CO₂ emissions, are shown as error bars, to indicate the uncertainty around this component.

Although the environmental cost per passenger of rail is lower than that of air, the noise costs are comparable or, in the case of HSR for longer distances, higher than for air travel. For rail, the noise costs depend on the distance, while for air travel they do not, as they are generated during LTO.

Figure 5.2 Emission costs of different transport modes (500 km)

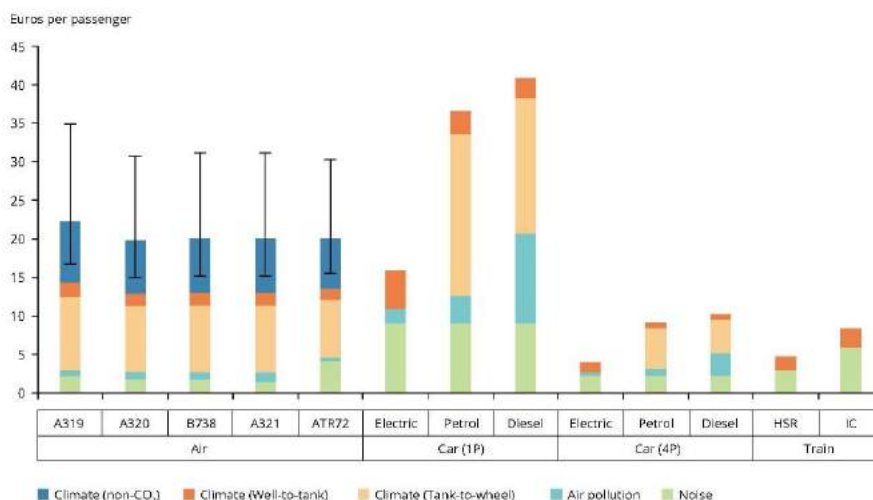


Note: The error bars reflect the uncertainty for the non-CO₂ climate costs of aviation based on Cox and Althaus (2019). Occupancy rates: aircraft 80 %; HSR 65 %; IC (intercity train) 36 %.

Source: EEA.

Train or plane?

Figure 5.3 Emission costs of different transport modes (1 000 km)



Note: The error bars reflect the uncertainty for the non-CO₂ climate costs of aviation based on Cox and Althaus (2019). Occupancy rates: aircraft 80 %; HSR 66 %; IC (intercity train) 36 %.

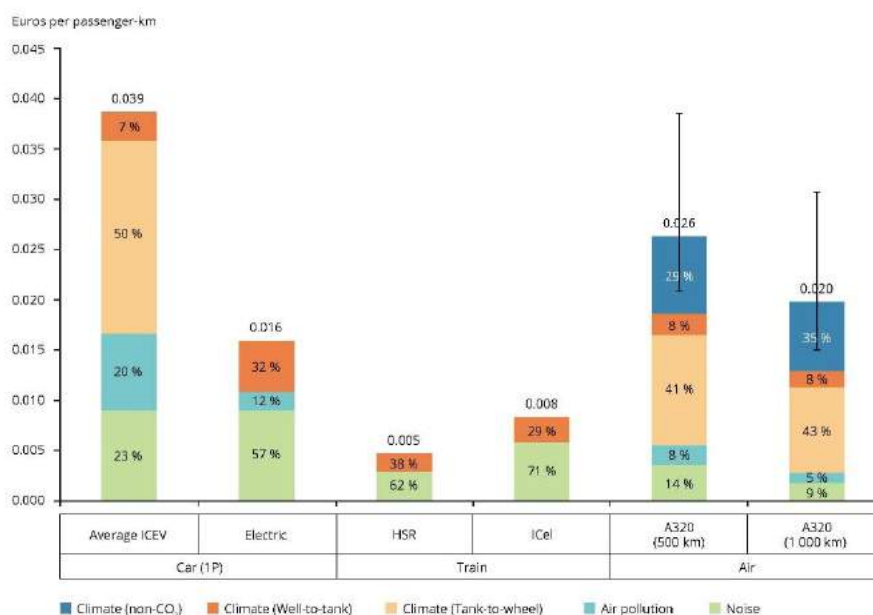
Source: EEA.

Figure 5.4 shows the relative contribution of the different environmental cost categories and, above each bar, the total costs per passenger-km for each transport mode and vehicle type. For air transport, this figure presents the case of the Airbus A320. For air travel the climate costs are the most important cost category. For rail, the costs are mainly noise related, with respective shares of 62 % and 71 % for HSR and intercity rail. The same holds true for electric cars, for which 57 % of the environmental cost corresponds to noise costs. Note that the total cost for intercity trains is higher than that for HSR. This is the result of two aspects. Firstly, while the electricity consumption per train-km is higher for HSR than for the electric intercity train, the assumed occupancy rate is substantially higher for HSR (see Table 5.2), leading to a lower electricity consumption per passenger-km.

Secondly, the noise cost per passenger-km is also higher for the intercity train, because of higher costs per train-km and a lower occupancy rate.

The effect of the number of passengers on the environmental cost per passenger-km is even greater for passenger cars. When four seats in a five seater car are occupied, the cost per passenger-km comes close to that of rail. However, when the average number of passengers per car drops to one, the environmental costs per passenger-km fall within the range of the costs related to aeroplanes. This, however, depends on the non-CO₂ climate costs of flying. When the central value is taken for these costs, the environmental impact of a car trip with one occupant is bigger than that of one person travelling by aeroplane.

Figure 5.4 Environmental cost split per passenger-km: share of environmental cost categories



Note: The error bars reflect the uncertainty for the non-CO₂ climate costs of aviation based on Cox and Althaus (2019). Occupancy rates: aircraft 80 %; HSR 65 %; IC (Intercity train) 36 %. ICEV, internal combustion engine vehicle.

Source: EEA.

It is important to stress the impact of the aviation-related non-CO₂ climate costs. There still is, as already said, uncertainty about the magnitude of this component. The figures therefore consider a wide range for this cost, from 0.3 times to 2.6 times the costs of the CO₂ emissions while at cruising altitude. Figure 5.2 shows that for medium-distance flights of 500 km the costs of travelling in bigger aeroplanes become comparable to those of diesel and petrol cars with one passenger, and this is even the case for the highest estimate for the non-CO₂ climate costs. However, when a smaller aeroplane is chosen with fewer available seats, the costs are only comparable to the costs of cars if the lowest estimate of the non-CO₂ climate costs is taken.

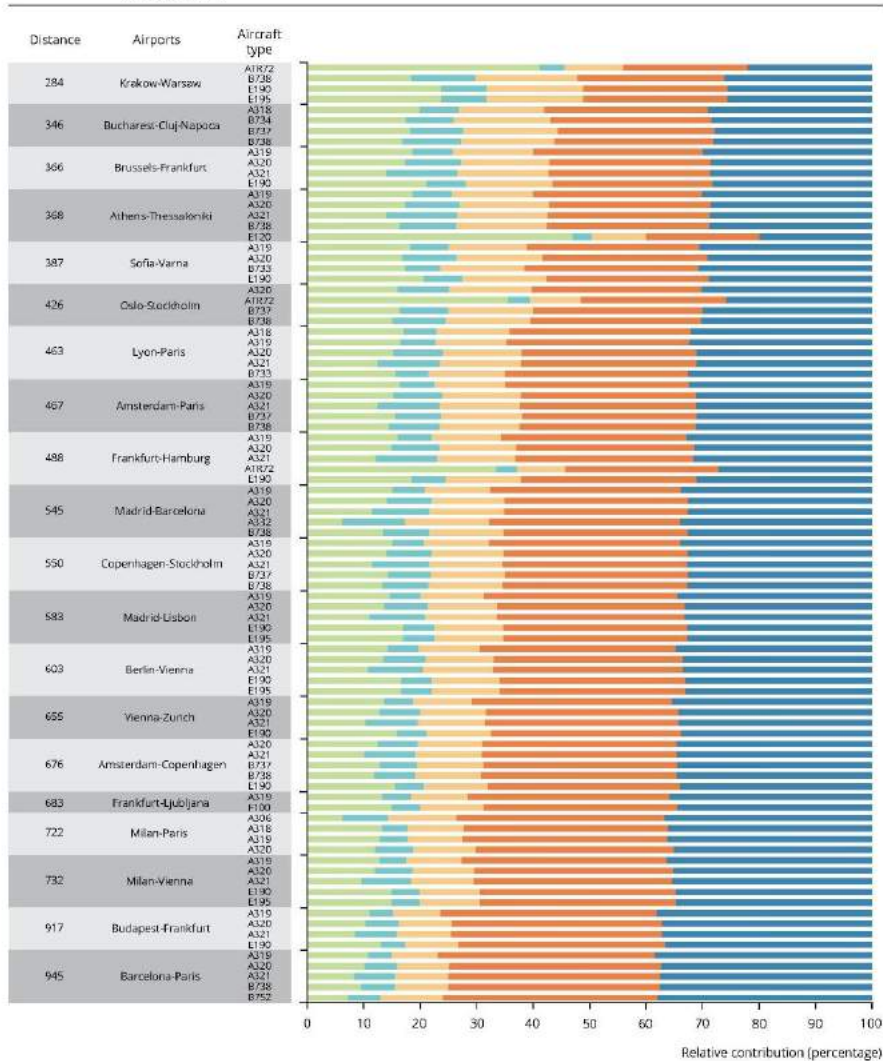
For longer distance flights of 1 000 km, the environmental costs per passenger of air travel decrease, but they remain substantially higher than for the best performing modes. At the high value for

the non-CO₂ climate costs, aircraft have comparable or somewhat lower environmental costs than conventional passenger cars with a low occupancy rate.

The previous paragraph demonstrates the importance of non-CO₂ climate costs, but it also indicates that the costs per passenger-km of travelling by air decrease with increasing distance. This can also be seen in Figure 5.4, which displays the costs for travelling 500 km and 1 000 km by Airbus A320. Figure 5.5 helps to explain this. This figure indicates the relative contribution of the two different phases of flights: LTO and CCD. Where the contribution is about 50-50 for the first city pair at a distance of 284 km (depending on the aircraft), the contribution of the LTO phase drops to less than 30 % for the longest distance flight of 945 km. This is logical, because the environmental cost of the LTO phase is about the same for all flights. For longer flights its contribution is therefore smaller given the longer CCD phase.

Train or plane?

Figure 5.5 Relative contribution of the environmental costs of landing and take-off versus climb, cruise and descent

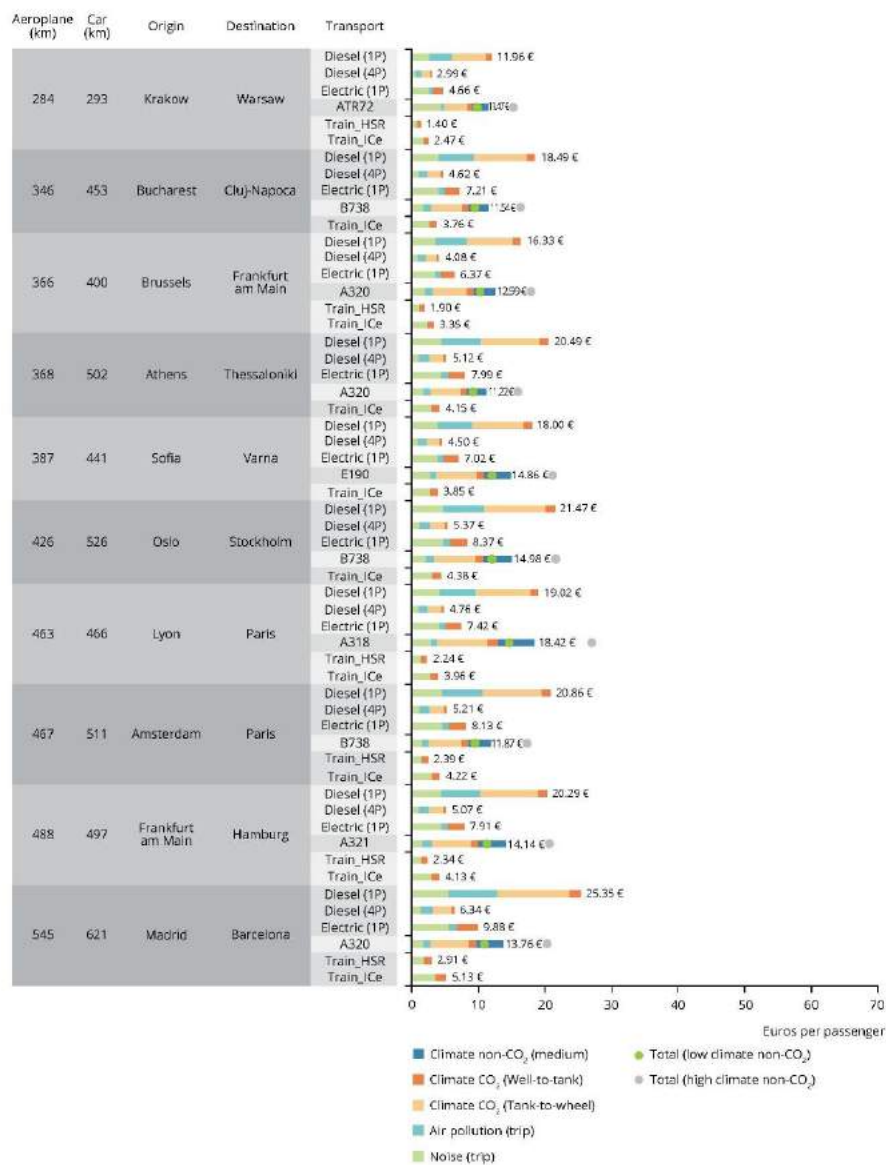


Notes: Green, light blue and orange indicate environmental costs of the LTO phase. Red and dark blue indicate environmental costs of the CCD phase.

CCD, climb, cruise and descent; LTO, landing and take-off.

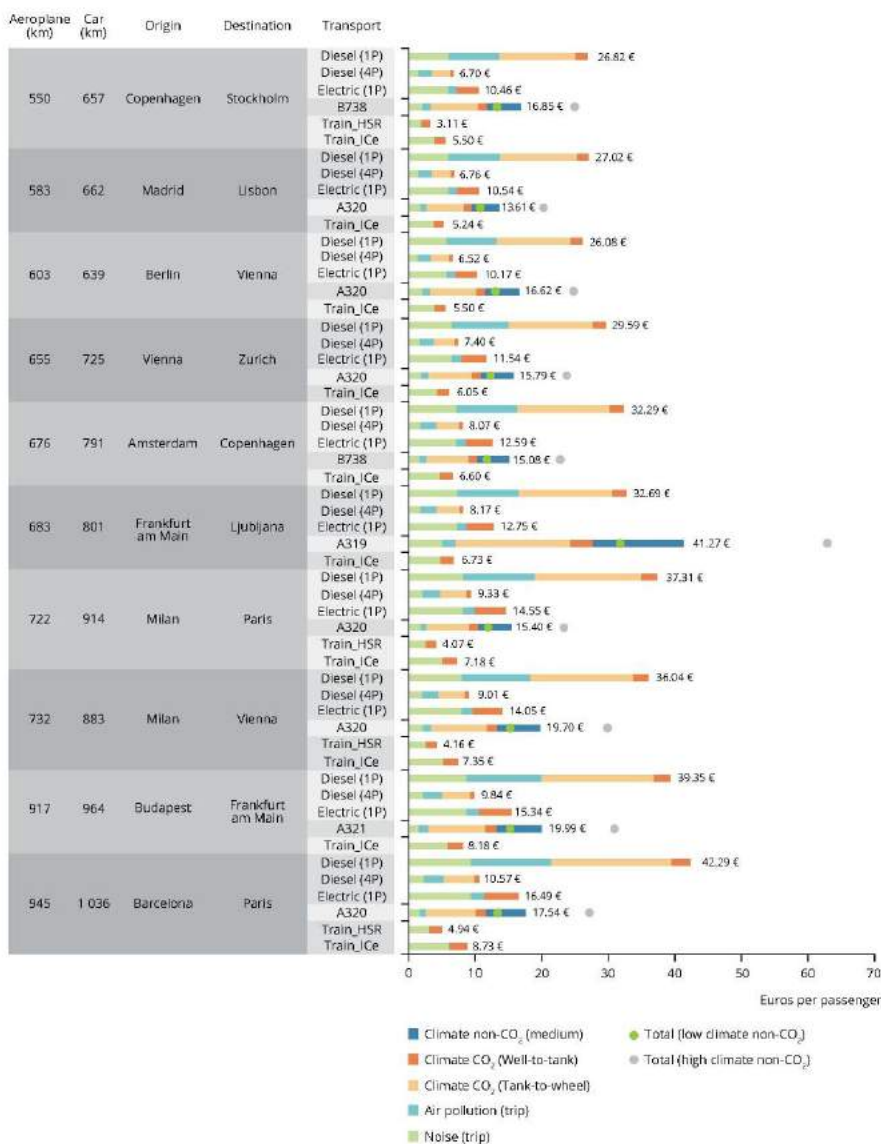
Source: EEA.

Figure 5.6 Environmental costs of the different transport modes for the main trip for 20 city pairs



Train or plane?

Figure 5.6 Environmental costs of the different transport modes for the main trip for 20 city pairs (cont.)



Note: Grey dot — environmental cost with high value for non-CO₂ climate cost. Green dot — environmental cost with low value for non-CO₂ climate cost. HSR, high-speed rail; ICE, electric intercity train.

Source: EEA.

Trajectory comparison of different transport modes

The previous section showed the relation between the different transport modes and their respective costs. It is, however, clear that not all transport modes can be used on every trajectory. For example, not all city pairs are connected by HSR and large aircraft with a large number of passengers on board are not used for all city pairs. Therefore, Figure 5.6 indicates the environmental costs of travelling between the different city pairs, with their available transport modes.

The environmental costs displayed for each city pair and transport mode and their interrelationship are largely in line with the story in the previous section. However, some elements have an impact on the relative magnitude of the costs of the different transport modes.

The first element is the difference in trajectory length for the different transport modes. This is most evident for the Milan-Paris case. The distance travelled from the origin to the destination is 914 km and 722 km for the car and aeroplane, respectively. This makes an aeroplane more attractive when looking at the environmental cost, despite the — in most cases — higher costs for aeroplanes per kilometre travelled. A second influence is the aeroplane used on the trajectory. When an aeroplane with a lower number of seats is used, the cost per passenger increases and therefore this type of transport will be less attractive from an environmental perspective. Furthermore, the emission characteristics of the different aeroplanes can differ significantly. For some city pairs, relatively old aeroplanes are used, with a less efficient propulsion system than that of newer aeroplanes on other trajectories. A third parameter, which has only a small influence on the relative magnitudes, is the availability of an HSR connection between the two cities. If there is only an intercity train for the whole trajectory, the environmental costs for an electric car with four occupants will become comparable with trains. This, however, is not the case for electric cars with only one occupant, as these have a higher environmental cost than rail travel.

In addition to these elements, the transport to and from the railway station/airport could also have an impact on the relative performance of the transport modes. Details about how these costs were computed can be found in Annex 1. Figure 5.7 displays the environmental costs per main city pair. It can be seen that the impact of the environmental costs of pre- and post-transport phases is limited. In fact, these costs are even negligible for all transport modes except for air transport. This is because airports are most often located further away from the city centre than railway stations. Naturally there is no pre- and post-transport cost for trajectories with a passenger car as the main transport mode, as the whole trip is assumed to be done by car.

It must be noted here that the pre- and post-transport costs for trains in Figure 5.7 are shown only for intercity electric trains; for cars, costs for only a diesel car with one occupant are shown. However, even with this last relatively environmentally unfriendly transport mode the environmental costs of pre- and post-transport are negligible, except for cases where an aeroplane is the transport mode on the main trajectory.

The magnitude and share of the environmental costs of the pre- and post-transport phases increases, however, when these are calculated for the alternative city pairs. This is shown in Figure 5.8 and Figure 5.9. These figures present the environmental costs for the main and alternative city pair, respectively, in the Barcelona-Paris case. When the train is the main transport mode, Figure 5.9 shows a non-negligible, and actually large, environmental cost for the pre- and post-transport phases in contrast to Figure 5.8. For air transport as the main transport mode, the difference is rather limited. In both cases, the cost is non-negligible, depending on the mode that is chosen. It should be noted here that the chosen main trajectory is rather long, so that the environmental cost of pre- and post-transport phases are, of course, of lesser importance in this case. The environmental costs for the other city pairs can be found in Annex 2 and show comparable results.

Train or plane?

Figure 5.7 Environmental route cost with pre- and post-transport phases included

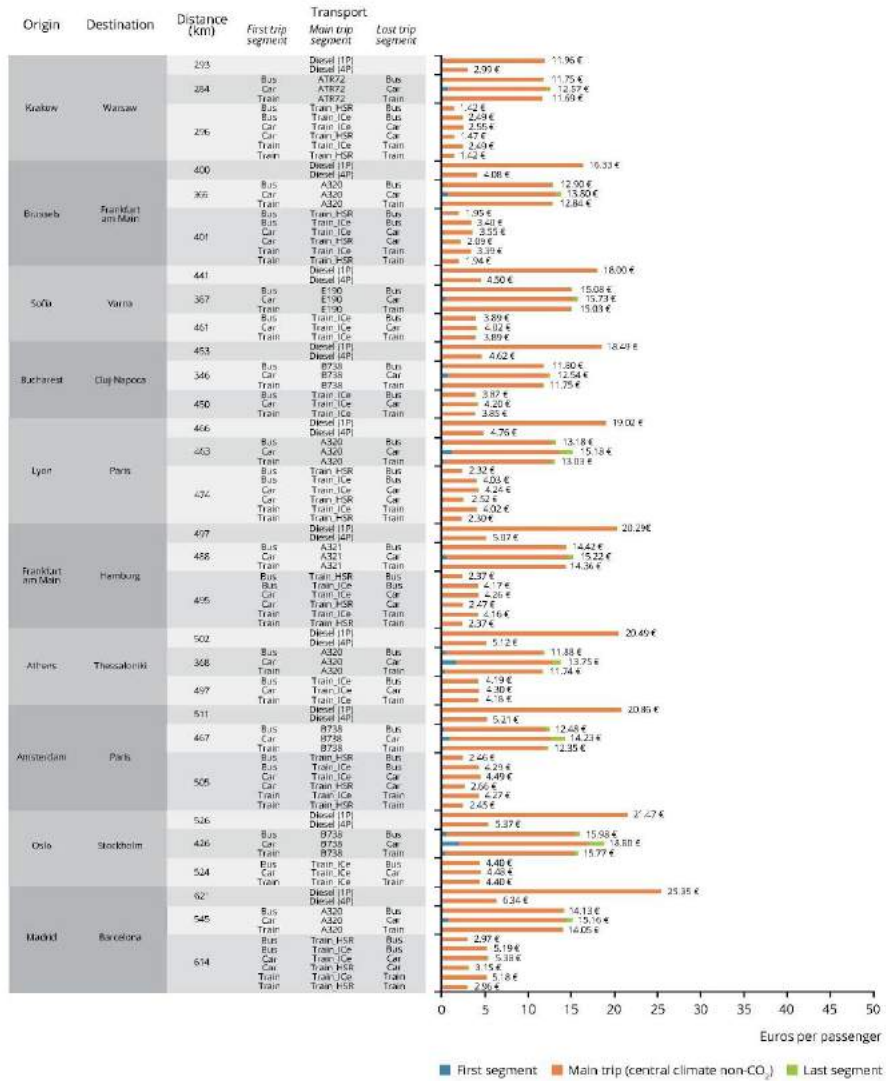
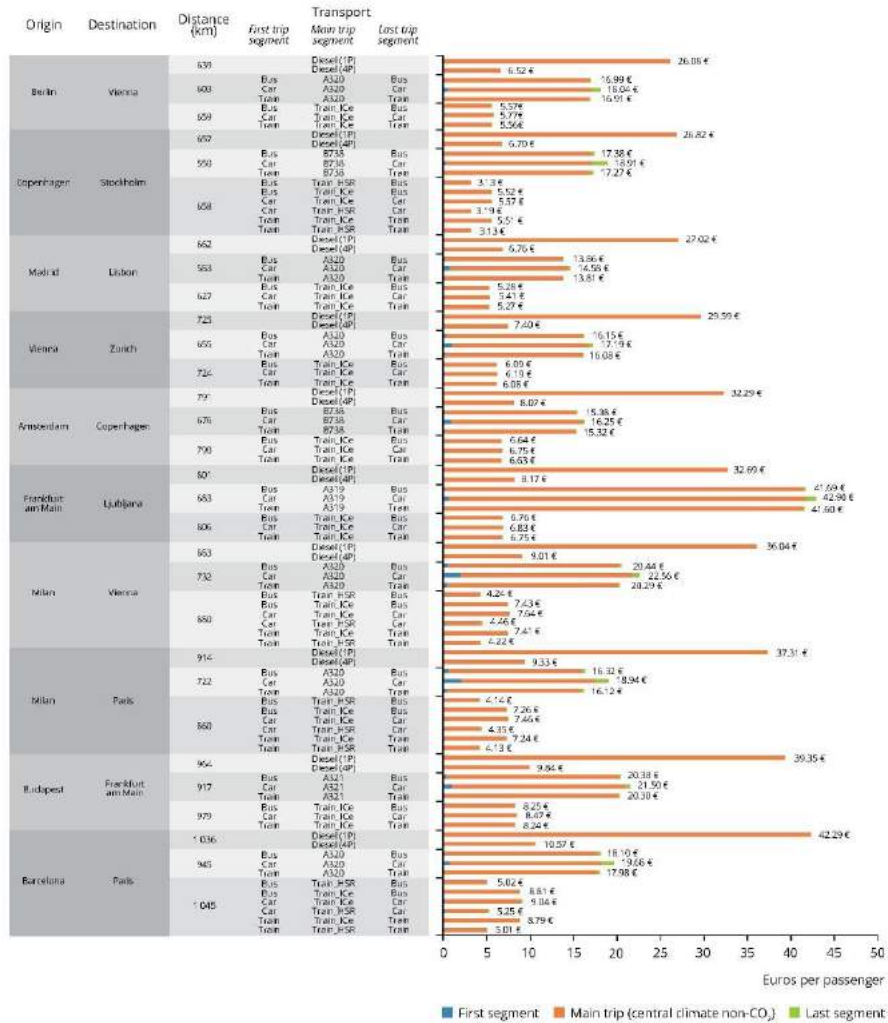


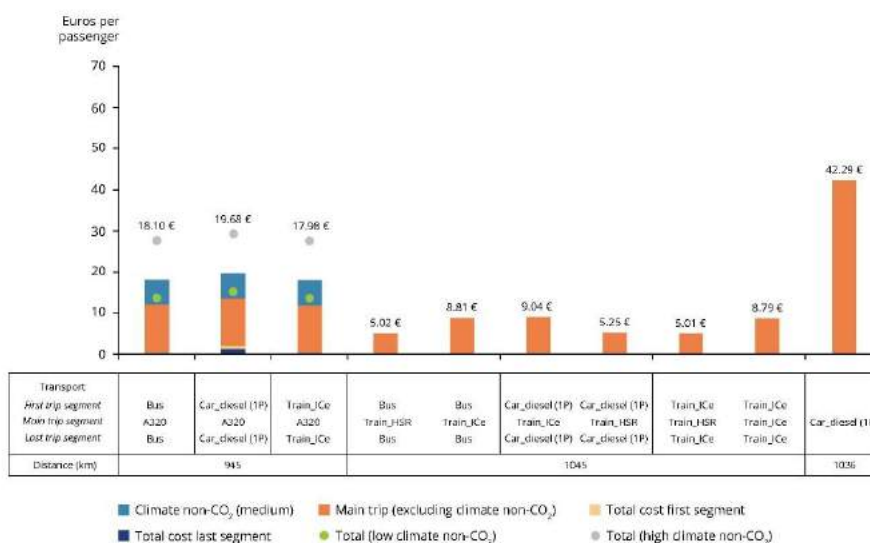
Figure 5.7 Environmental route cost with pre- and post-transport phases included (cont.)



Note: HSR, high-speed rail; ICE, electric intercity train.
Source: EEA.

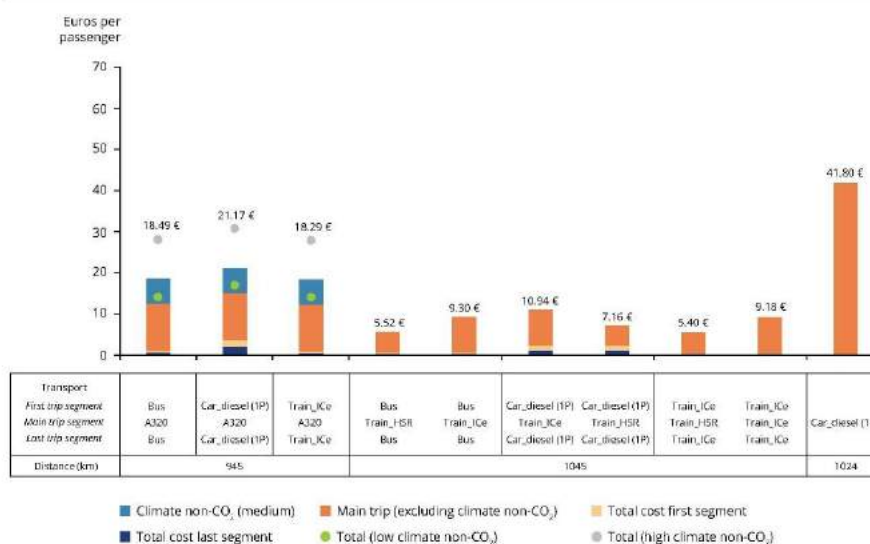
Train or plane?

Figure 5.8 Environmental costs of main trip and pre- and post-transport phases — Barcelona-Paris



Source: EEA.

Figure 5.9 Environmental costs of main trip and pre- and post-transport — Sabadell-Versailles



Source: EEA.

5.3 The environmental impacts of the modal shift from air to rail

5.3.1 Going beyond the relative environmental cost comparison for rail and air

The analysis in Section 5.2 sheds light on the relative environmental performance of the two modes. To understand the environmental impact of a modal shift from air to rail passenger transport, it is, however, not enough to compare their current environmental costs.

Firstly, one needs to consider potential rebound effects linked to induced demand and the uptake of freed slots at airports. As mentioned in Section 2.4, more attractive rail options may lead to induced demand (people travelling more by rail or over longer distances). The coverage of aviation emissions by the EU ETS might also result in effects on emissions from other sectors (or flights not covered by the EU ETS), although such effects are relatively complex to determine (see Section 5.3.2).

Secondly, if the accommodation of additional rail travellers requires infrastructure investments and additional trains, the environmental costs of building, operating and maintaining the infrastructure and manufacturing the trains need to be taken into account (see Section 3.3.2).

5.3.2 A focus on the EU Emissions Trading System

The EU ETS is a key tool for reducing GHG emissions in the EU. It covers heavy energy-using installations (power stations and industrial plants) and airlines operating between Member States. Altogether, this represents about 45 % of EU GHG emissions.

The EU ETS is a 'cap and trade' system: it sets a cap on emissions from the activities it covers. Then, within the cap, companies receive or buy emission allowances. An emission allowance grants the right to emit 1 t CO₂e. The total number of allowances is set by the cap and is lower than the historical emissions. Companies can choose to reduce emissions or trade allowances with one another as needed in order to achieve GHG emission reductions at least cost. The EU ETS cap on emissions decreases each year according to a linear path. For the period 2013-2020, the total number of emission allowances that can be issued each year decreased by 1.74 % per year. From 2021 onwards, the annual rate will be 2.2 %. First introduced in 2005, the EU ETS has undergone many changes. It is currently in its third trading period (2013-2020). The next phase will apply for the period 2021-2030.

The EU ETS addresses, directly or indirectly, the GHG emissions of rail and aviation; it covers CO₂ emissions resulting from the production of electricity used by trains (emissions from stationary installations, including electricity and heat generation, energy-intensive industry and some industrial processes). About 72 % of total rail transport (in terms of train-km) takes place on electrified lines (Schroten et al., 2019). By incentivising the electrification of the rail infrastructure for the Trans-European Transport Network (TEN-T), the TEN-T policy leads to the shifting into the EU ETS of GHG emissions deriving from rail transport. The EU ETS also covers CO₂ emissions from aviation. The initial geographical scope of the EU ETS covered the CO₂ emissions of flights from, to and within the European Economic Area. To facilitate progress on the development of a global market-based measure within the International Civil Aviation Organization (ICAO), the scope was temporarily limited to flights within the European Economic Area (EU-27, Iceland, Liechtenstein, Norway and the United Kingdom, although no decision has yet been made regarding the United Kingdom beyond 2020 (EC, 2020d)) until 31 December 2023. Flights to and from the outermost regions of the EU (e.g. the Azores and the Canary Islands) are covered only if they occur in the same outermost region. As outlined in the *Inception impact assessment* published in July 2020, the Commission plans to adopt the proposal for a revision of the EU ETS for aviation by June 2021 (EC, 2020a). More than one third of EU aviation CO₂ emissions are currently covered by the system. It does not address non-CO₂ climate effects.

Since 2013, operators from the power generation sector must buy all of their allowances through auctions, with exceptions for some countries. In other stationary sectors, the proportion of allowances auctioned increases progressively.

In the aviation sector, the large majority (82 %) of allowances is distributed for free (or 'grandfathered'), 15 % is auctioned and 3 % is placed in a special reserve to provide allowances for new operators or for operators seeing a rapid growth in their activities. This share will also be subject to the review of the system announced by the European Commission in July 2020. Even with freely allocated allowances, the opportunity cost of an emission allowance is not equal to zero but rather to the ETS price; it is the benefit that one would gain from selling an allowance at the ETS price, rather than by using the allowance to cover a unit of emissions.

Train or plane?

The EU ETS includes an incentive to use sustainable aviation fuels. The emission factor associated with such fuels for the monitoring of combustion emissions is set to zero in the guidelines for the monitoring and reporting of GHG emissions. To qualify for this zero-emission factor, the fuel needs to match the sustainability requirements of the Renewable Energy Directive.

Airlines can buy allowances from the other ETS sectors, but the opposite is not allowed for installations until the end of 2020. Some international credits can also be exchanged by aircraft operators for EU ETS emission allowances up to 1.5 % of their verified emissions during the period 2013-2020. In 2019, the aviation sector had to buy allowances from the other ETS sectors for 47 % of its emissions, corresponding to 32.1 megatonnes carbon dioxide equivalent (Mt CO₂e). International credits were exchanged for 0.3 Mt CO₂e (EEA, 2020a).

The market stability reserve

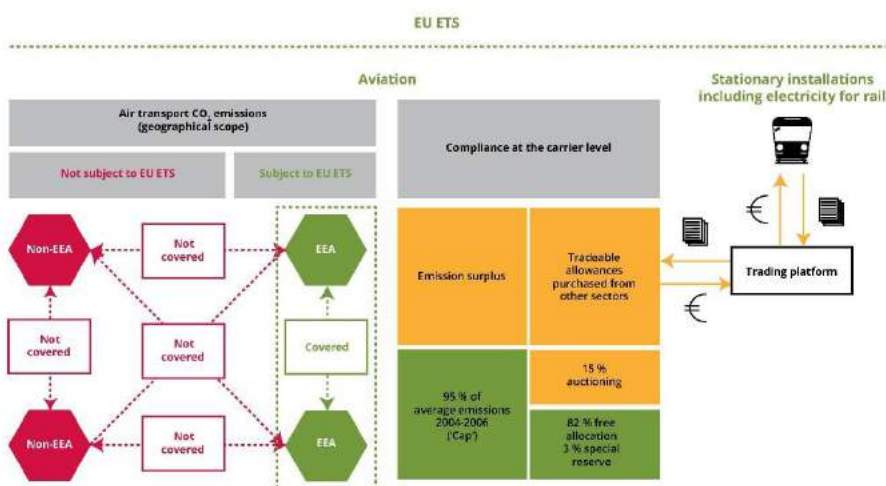
Since 2019, a correction mechanism, called the market stability reserve (MSR), has been in place. Because of a

surplus of permits in the past, due to the 2009 financial and economic crisis, among other things, and the low price of emission allowances, the Commission decided to limit the number of allowances further, depending on the surplus, as from 2019. As a result, the price of allowances has increased (Bruninx et al., 2020).

The MSR's operation is based on a set of pre-determined rules that, when the number of allowances exceed a certain threshold, put a proportion of the total number of allowances in circulation into a reserve. This is done to reduce the total number of allowances in circulation over time. If the number of allowances in circulation falls below a lower threshold, allowances are released from the reserve (EEA, 2019b). The size of the MSR is limited (EC, 2019a). If it exceeds a certain limit, a number of allowances will be cancelled as of 2023, leading to lower cumulative emissions than envisaged by the cap.

As the proportion of allowances to be placed in the reserve is calculated from emissions from stationary installations only, aviation emissions have no impact on the allowances that are placed in the MSR.

Figure 5.10 Scope of the EU ETS



Source: Adapted from Maertens et al. (2019). Reproduced under the terms and conditions of the Creative Commons CC BY 4.0 licence (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

5.3.3 *The EU ETS and the reduction in GHG emissions from a modal shift from air to rail*

GHG emissions from aviation within the European Economic Area and from the electricity used in the rail sector are both part of the same cap and trade system — the EU ETS. For aviation, the EU ETS is relevant for CO₂ emissions related to the jet fuel burn as well as part of the WTT GHG emissions for the jet fuel produced in the countries covered by the EU ETS. The non-CO₂ impacts of aviation on climate change are not addressed by the EU ETS, and therefore the mechanisms described below do not apply to them. For rail transport, the EU ETS is relevant for the GHG emissions caused by electricity production.

The inclusion of CO₂ emissions from electricity used by rail and the emissions from intra-EEA aviation in the EU ETS means that an ETS price affects emissions from both modes of transport. As air transport is more carbon intensive than electric rail transport, the relative cost increase of air transport compared with that of rail transport is higher than in the absence of the EU ETS. Hence, this system encourages a modal shift from air to rail transport for the area covered by the EU ETS.

In the context of the EU ETS, the consequences of a modal shift from plane to train on the number of available allowances, ETS prices and, ultimately, GHG emissions are particularly complex to analyse. From a simplistic point of view, the net reduction in emissions for travel realised by the switch from air to rail would reduce the net demand for emission allowances; the freed-up allowances would become available to other ETS sectors, which would have the possibility of buying them and increasing their emissions. The total cap on emissions, which reflects the EU's ambitions to reduce GHG emissions, would continue to be respected.

In reality, such effects are difficult to analyse, in particular from the quantitative point of view. As explained above, aviation emissions do not affect the number of allowances placed in the MSR and therefore the number of auctioned allowances. In the current context, where the aviation sector is a net buyer of stationary allowances, the reduction in aviation emissions would reduce the overall demand for auctioned allowances. This would, in turn, be a factor in decreasing allowance auction prices — one of a range of many other factors affecting auction prices. This decreasing effect could be counterbalanced, to a limited extent, by the increased demand for allowances from the power generation sector in order to cover for increased electricity use resulting from train travel. The demand for allowances could also be affected by the increased emissions from other industrial ETS sectors contributing to the additional development of railway infrastructure (e.g. steel and cement).

The relative effects of these factors on auction prices and their further impact on emissions from other sectors could be determined by studying the relative impacts of various parameters to draw clear conclusions on the overall impact of a modal shift from aviation to rail. The overall effect of a decrease in aviation emissions would depend on the magnitude of the decrease.

Although there are uncertainties regarding the consequences of the EU ETS for the environmental costs of rail and air transport within the European Economic Area, the impacts of a modal shift from plane to train are much clearer for those environmental costs not covered by the EU ETS. These consist of the noise costs and the air pollution costs and for aviation they also include the non-CO₂ climate costs.

6 Further considerations and recommendations

Key messages

- The environmental performance of rail and air transport can be expected to improve in the future. Alongside market mechanisms, policies play an important role by providing incentives for the development and adoption of new technologies and fuels. Better traffic management, more efficient operations and other actions can also improve the environmental sustainability of rail and air transport.
- Confronting rail and air travellers with the non-internalised environmental costs of their travel choices is an important way to strike a balance between rail and air transport.
- Travel time cost and travel time reliability are the key parameters that influence modal choice. Improving the efficiency and reliability of rail passenger transport and making it more seamless across European borders is key to increasing its attractiveness. Factors such as convenience, comfort, quality of service and safety also merit additional attention.
- Although some of the approaches to increase rail travel's speed and capacity can be implemented in the short to medium term, many require substantial investments and take a long time. The same applies for the (re-)introduction of night trains, which could offer a strategy to deal with longer rail travel times. In all cases the social benefits should be compared with the social costs, including the environmental costs.

6.1 Introduction

The environmental performance of rail and air passenger transport presented in this report is a snapshot of the current situation. Therefore, it is important to also consider how this picture may change in the future. This is discussed in Section 6.2.

In addition, given the better environmental performance of rail compared with air travel, this chapter considers how the shift from air to rail can be promoted. This is the topic of Section 6.3.

A general consideration is that policymaking in this field requires good data. For air transport, Eurostat publishes a relatively extensive data set at various levels of detail, although data on air travel per distance class are not readily available. For rail transport, the publicly available data are more limited. These data gaps make assessing the situation today and evaluating existing and new policy options more difficult.

6.2 What factors influence the future environmental performance of these modes?

The environmental performance of rail and air travel as presented in Chapter 5 can be expected to change in the future. This will be the case not only for rail and air transport but also for the other modes of transport.

For air transport, the future environmental performance depends on further technical improvements in aircraft design and technology, including a possible move to electric, hybrid electric or hydrogen-powered aircraft for some market segments, improvements in air traffic management, improvements in air transport operations (e.g. changes in the occupancy rates of the aircraft), and the uptake of sustainable aviation fuels. Depending on the conversion technology and the type of feedstock, such fuels could realise a reduction in greenhouse gas (GHG) emissions of between 26 % and 94 % (EASA et al., 2019).

However, these figures do not yet take into account negative effects from (in)direct land use change. Recently, the role that synthetic fuels produced with renewable energy could play in the longer term has also attracted a lot of attention. The extent to which these developments take place will be influenced to a large degree by policies. The policies currently in place, including the EU Emissions Trading System (ETS), have been discussed in Chapter 4, but further incentives for research and development (R&D) of new technologies and sustainable aviation fuels, as well as other incentives for the uptake of these technologies and fuels, would accelerate change further. For example, for sustainable aviation fuels, various options exist, such as a fuel facilitation initiative, a fuel monitoring system, subsidies for such fuels, an auctioning system or an aviation-specific blending mandate (EASA, 2020a, 2020b; EC, 2020h).

In the rail sector, further improvements can also be expected. For rail transport, the further electrification of rail and the fact that electric rail transport is indirectly included in the EU ETS, with a decreasing cap, will reduce the climate impacts. The Renewable Energy Directive also aims to reduce the climate impact of electricity production. In addition, the environmental performance will be determined by the standards that are set for new trains and by the measures that are taken to reduce noise exposure. The environmental performance will also depend on the evolution of occupancy rates, as for air transport.

6.3 Actions and policies to promote a more environmentally sustainable modal choice

The promotion of rail transport over air transport, in the light of its better environmental performance, must build on an understanding of the factors that play a role when people make travel choices. As discussed in Section 2.4.1, the main factors influencing the modal choice are price, travel time, travel time reliability, frequency of the connections and other factors such as convenience, comfort and safety (Clewlow et al., 2014; Givoni and Dobruszkes, 2013; Savelberg and de Lange, 2018).

As discussed in Section 2.4, in some cases the presence of a high-speed rail (HSR) connection leads to fewer air services or could even result in discontinuing the air link. In the latter case the modal choice is between rail and road transport. The same situation would arise if governments put conditions on the air services that can still be offered for connections with a good rail connection. For example, in France the state aid provided to Air France during the COVID-19 crisis is

conditional on its limiting domestic flights between cities connected by a rail journey of less than 2.5 hours (RailExpress, 2020).

Considering then the case in which people do have the choice between rail and air transport, it is useful to consider in more detail what the factors influencing modal choice are.

The first factor is the **travel cost**. Both for rail and air travel, the direct financial cost is the ticket price. Given yield management strategies, there is high variability in fares. Fares depend on the time of booking and the time of travel, whether the trip can be changed and refunded or not, etc. Supplements often apply for air travel if one wishes to reserve a seat or take luggage.

For aviation, most countries in the European Economic Area charge value added tax (VAT) on domestic flights, with many countries applying lower rates than the standard VAT rates (CE Delft and SEO Amsterdam Economics, 2019). International air travellers do not pay VAT, and only Norway and Switzerland levy a tax on jet fuel for domestic flights. For travel in the area covered by the EU ETS, rail and air operators are (in) directly confronted with a carbon price via the EU ETS allowance cost. Depending on the pricing policies of the rail and air companies, this cost will form part of the ticket price. The EU ETS currently applies only to flights within the European Economic Area. The future impact of CORSIA (the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) is still uncertain and it has not yet been decided how it will relate to the EU ETS. However, the offset price will increase the costs for airlines, which then also have to decide to what extent they want to let their customers pay for this, as in the case of the EU ETS.

Using taxes to confront travellers with the non-internalised environmental costs of their travel is an important way to create a balance between rail and air transport.

The second factor is **travel time cost and travel time reliability**. Travel time costs take into account the total travel time and the fact that different parts of the journey may be perceived as more costly than others. For example, the perceived time costs are higher for unpleasant or cumbersome parts of the journey (especially when one travels with luggage), such as transfers, the need to hurry to make a transfer and time required for security procedures. Apart from the travel time cost, the reliability of travel time also plays a role, which depends on congestion, incidents, etc. Action can be taken to improve rail travel time costs to make it a more attractive choice.

Further considerations and recommendations

For air travel, the time flying is only part of the travel time. Travel time to and from the airport, as well as check-in time and time required for security procedures and luggage collection cause the total air travel time to be significantly longer than the time spent flying. Usually people experience this extra time as more bothersome than the time spent flying. The Flightpath 2050 vision (EC, 2011a) sets a concrete goal that '90 % of travellers should be able to complete their journey door-to-door within 4 hours throughout Europe'. It adds that 'Passengers ... are able to transfer seamlessly between transport modes to reach the final destination smoothly, predictably and on-time.' Such ambitions make it even more imperative to improve the travel time experience by rail.

For rail travel, the journey to and from the railway station can be shorter than that to the airport. However, as discussed in Section 5.3.2, the distance travelled for first and last mile travel depends on the point of origin and destination and whether they are close to the railway station. Usually when travelling by rail there is no extra time required for check-in, security and luggage reclaim. However, time spent on the train can be substantially longer and, if transfers need to be made, transfer time is experienced as more bothersome than the time on the train. In contrast, when travelling by train there may be more possibilities to work or relax than when travelling in economy class by air.

Rail travel time can be improved in various ways (APPM and Goudappel Coffeng, 2015), either by improving the efficiency of use of the existing infrastructure or by making changes in the infrastructure. Operators can improve the travel time costs by offering more direct connections or reducing the number of stops. The latter, of course, means that people that use these stops then have to make a transfer. Travel time can also be improved by improving cross-border travel and ensuring better interoperability, which the railway packages adopted at the EU level aim to realise. Other ways are to increase the speed on tracks where trains still run slower than the maximum speed, to increase the maximum speed of existing tracks, to build additional passing tracks that faster trains can use to pass slower trains or to provide new high-speed services on new high-speed tracks. Regarding HSR, Figure 2.3 in Chapter 2 presents the connections in the EU for which a further expansion of HSR infrastructure is planned. From this discussion, it is clear that in addition to the role for train operators, there are also roles for the EU, national governments and network operators.

Another strategy to deal with longer rail travel times for longer distances (e.g. between 800 and 1 200 km) is an increased use of night trains. The time and money cost of travel is then compensated for by saving the cost of hotel accommodation. For example, a recent report identified eight destinations that could potentially be served from the Netherlands: Copenhagen, Milan, Munich, Prague, Turin, Vienna, Warsaw and Zurich (Savelberg, 2019). Another example is the study by UIC and DB International (2013) on the potential for operating very-long-distance night trains on high-speed networks. In the study for the Netherlands, Savelberg (2019) points out that there are still a number of barriers, some of which are also mentioned in the study by UIC and DB International (2013). More specifically, night trains are costly to operate. To these costs, high infrastructure charges are added on account of the long distance and the presence of additional charges on top of the base tariff. The study also points out that the operators that were consulted consider the infrastructure charges high, although they do not yet cover all infrastructure costs. A point raised by the operators was the lack of a level playing field with air transport. Another barrier has to do with competition from regular rail services for the capacity of the infrastructure because both services run on the same infrastructure. The study estimates that, if these barriers are removed, in the long run 0.7-1 million trips per year could be made by night train on these connections (Savelberg, 2019). However, the noise impacts of night trains are larger than for similar trains during the day, because of the lower background noise levels and the health impacts of sleep disturbance (see Figure 3.10).

Although some of the approaches to increase rail travel speed can be relatively cheap and quick to implement, others require substantial investment and take more time. The same applies for the (re-)introduction of night trains. In all cases, the social benefits should be compared with the social costs, including the environmental costs. A report by the ECA (2018) points out that a good assessment of the costs and benefits is often lacking and stresses the need for a cost-benefit analysis to support decisions. Moreover, it points to the importance of coordination across borders. In the case of investments in new HSR infrastructure, Chapter 2 identified the conditions that ensure that the GHG costs embedded in the construction of the infrastructure are compensated for by a reduction in emissions from travelling. When assessing the emission impacts of travelling, account must also be taken of the expected future developments in the emission factors for the different modes of transport.

The **frequency of the service** is another factor that influences the modal choice. Car transport is very flexible in that respect. However, in the case of rail and air transport, travel is according to set train schedules and flight plans. The frequency determines how many passengers can be transported (together with the capacity of the train/aircraft). A schedule with higher frequency services is more likely to correspond to travellers' desired time schedule. If that is not the case, so-called schedule delay costs arise, because one arrives earlier or later than desired. A higher frequency also reduces the transfer time between two journey legs.

Another way of motivating people to make environmentally sustainable choices is to provide information on the environmental impacts of their modal choice in order to increase their awareness of the problems. For example, the European Union Aviation Safety Agency (EASA) was recently tasked by the Commission to work on the concept of environmental labelling in line with EU policies and with a view to allowing intermodal comparisons (EASA, 2019). Another example is the EcoPassenger platform developed for the International Union of Railways (UIC, 2020a).

Finally, factors such as **convenience, comfort, quality of service and safety** play a role in modal choices. These factors are generally more difficult to quantify but should not be ignored. How easy is it to find information on travel routes and fares and to book trips? Is there integrated ticketing and rail travel planning across borders? What is the quality of information available before booking a trip and also during the trip, especially in the case of delays or cancellations? Is there financial compensation in the case of missed connections and how easily can it be obtained? How much luggage can one take and how easy is it to travel with luggage? How comfortable and safe is it to travel? These are factors under the control of transport operators, but policies also form a framework for them to work in.

A good understanding of each of these factors is essential for bringing about the desired shift to the most sustainable modes of transport. This report sought to explore a shift from air to rail transport and the environmental and health benefits that it could bring about. By doing so, its authors hope to contribute to the important debate on how to make Europe's mobility system fit for the future.

Abbreviations, symbols and units

Abbreviations, symbols and units

µm	Micrometre
ATM	Air traffic management
CCD	Climb, cruise, descent
CEF	Connecting Europe Facility
CER	Community of European Railway and Infrastructure Companies
CO	Carbon monoxide
CO ₂	Carbon dioxide
CO ₂ e	Carbon dioxide equivalent
CORSIA	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation
COVID-19	Coronavirus disease 2019
dB	Decibel
EASA	European Union Aviation Safety Agency
ECA	European Court of Auditors
EEA	European Environment Agency
EFTA	European Free Trade Association
EIB	European Investment Bank
END	Environmental Noise Directive
ERA	European Railway Agency
ERDF	European Regional Development Fund
ESIF	European Structural and Investment Fund
ETS	Emissions Trading System
EU	European Union
ft	Feet
g	Gram
GDP	Gross domestic product
GHG	Greenhouse gas
GRACE	Generalisation of Research on Accounts and Cost Estimation
HC	Hydrocarbon
HSR	High-speed rail
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
IC	Intercity train
ICe	Intercity electric train
IEA	International Energy Agency
ILUC	Indirect land use change
IZT	Institute for Future Studies and Technology Assessment (Germany)
JU	Joint undertaking
kg	Kilogram
KIM	Netherlands Institute for Transport Policy Analysis

km	Kilometre
KPI	Key performance Indicator
kWh	Kilowatt-hour
l	Litre
LCA	Life cycle analysis
L _{den}	Day- evening-night-level indicator of noise
L _{night}	Night-level indicator of noise
LTO	Landing and take-off
LULUCF	Land use, land use change and forestry
MJ	Megajoule
MSR	Market stability reserve
Mt	Million tonnes
MtCO ₂ e	Megatonnes carbon dioxide equivalent
NH ₃	Ammonia
N ₂ O	Nitrous oxide
NMVOG	Non-methane volatile organic compound
NO _x	Nitrogen oxides
NRMM	Non-road mobile machinery
nvPM	Non-volatile particulate matter
PAH	Polycyclic aromatic hydrocarbon
Pb	Lead
PM	Particulate matter
PM _{2.5}	Particulate matter with a diameter of 2.5 µm or less
PM ₁₀	Particulate matter with a diameter of 10 µm or less
R&D	Research and development
RED	Renewable Energy Directive
RPK	Revenue passenger-km
RTK	Revenue tonne-km
S2R	Shift2Rail
SAF	Sustainable aviation fuel
SDG	Sustainable Development Goal
SES	Single European Sky initiative
SESAR	Single European Sky Air Traffic Management Research
SO ₂	Sulphur dioxide
SO _x	Sulphur oxides
t	Tonne
T&E	Transport & Environment
TEN-T	Trans-European Transport Network
TERM	Transport and Environment Reporting Mechanism
TSP	Total suspended particles
UIC	International Union of Railways
UN	United Nations
TTW	Tank-to-wheel
VAT	Value added tax
vkm	Vehicle-kilometre
WHO	World Health Organization
WTT	Well-to-tank
WTW	Well-to-wheel/-wake

References

- Air France, 2020, 'Can I offset CO₂ emissions related to my Air France trip?', Air France (<https://www.airfrance.be/BE/en/common/faq/about-air-france/can-i-calculate-co2-emissions-related-to-my-trip-with-air-france.htm>) accessed 1 October 2020.
- Albalade, D., et al., 2015, 'Competition and cooperation between high-speed rail and air transportation services in Europe', *Journal of Transport Geography* 42, pp. 166-174 (DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2014.07.003).
- APPM and Goudappel Coffeng, 2015, *Van toplocatie naar internationale bestemming per spoor. Verdiepend onderzoek spoor in kader van Mirt-Onderzoek internationale connectiviteit Zuidelijke Randstad*, Final report for the Dutch Ministry of Infrastructure and the Environment, APPM and Goudappel Coffeng, Hoofddorp/Amsterdam, Netherlands.
- Baron, T., et al., 2011, *Carbon footprint of high speed rail*, International Union of Railways, Paris.
- Barrientos, R. and Borda de Agua, L., 2017, 'Railways as barriers for wildlife: current knowledge', in: *Railway ecology*, Springer International Publishing, Cham, Switzerland, pp. 43-64.
- Becken, S. and Mackey, B., 2017, 'What role for offsetting aviation greenhouse gas emissions in a deep-cut carbon world?', *Journal of Air Transport Management* 63, pp. 71-83 (DOI: 10.1016/j.jairtraman.2017.05.009).
- Behrens, C. and Pels, E., 2012, 'Intermodal competition in the London-Paris passenger market: high-speed rail and air transport', *Journal of Urban Economics* 71(3), pp. 278-288 (DOI: 10.1016/j.jue.2011.12.005).
- Berveling, J., et al., 2020, *Met de stroom mee. Het stimuleren van elektrisch rijden*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, The Hague, Netherlands (<https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2020/07/01/met-de-stroom-mee-het-stimuleren-van-elektrisch-rijden>).
- Bleijenberg, A., 2020, *Air2Rail. Reducing CO₂ from intra-European aviation by a modal shift from air to rail*, Study commissioned by the European Federation for Transport and Environment, Koios Strategy, Delft, Netherlands.
- British Airways, 2020, 'Carbon Neutral | Leapfrog', British Airways (https://www.pureleapfrog.org/ba/carbon_neutral/) accessed 1 October 2020.
- Bruninx, K., et al., 2020, 'The long-term impact of the market stability reserve on the EU emission trading system', *Energy Economics* 89, p. 104746 (DOI: 10.1016/j.eneco.2020.104746).
- Bueno, G., et al., 2017, 'Evaluating the environmental performance of the high speed rail project in the Basque Country, Spain', *Research in Transportation Economics* 62, pp. 44-56 (DOI: 10.1016/j.retrec.2017.02.004).
- Burkhardt, M., et al., 2008, 'Diffuse release of environmental hazards by railways', *Desalination* 226(1-3), pp. 106-113 (DOI: 10.1016/j.desal.2007.02.102).
- CE Delft and SEO Amsterdam Economics, 2019, *Taxes in the field of aviation and their impact*, European Commission, Brussels (<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0b1c6cdd-88d3-11e9-9369-01aa75ed71a1>).
- Clewlöw, R. R., et al., 2014, 'The impact of high-speed rail and low-cost carriers on European air passenger traffic', *Transport Policy* 33, pp. 136-143 (DOI: 10.1016/j.tranpol.2014.01.015).
- Cox, B. and Althaus, H.-J., 2019, *How to include non-CO₂ climate change contributions of air travel at ETH Zurich*, Study on behalf of the Mobility Platform of ETH Zurich, INFRAS, Bern, Switzerland.
- de Bortoli, A., et al., 2020, 'A life cycle model for high-speed rail infrastructure: environmental inventories and assessment of the Tours-Bordeaux railway in France', *International Journal of Life Cycle Assessment* 25(4), pp. 814-830 (DOI: 10.1007/s11367-019-01727-2).
- Deane, P. and Pye, S., 2016, *Biofuels for aviation: review and analysis of options for market development*, Insight_E Policy Report No 4, Insight_E (www.insightenergy.org).

- Dobruszkes, F., et al., 2014, 'Does European high-speed rail affect the current level of air services? An EU-wide analysis', *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 69, pp. 461-475 (DOI: 10.1016/j.tra.2014.09.004).
- EASA, 2019, 'Environmental label programme — stakeholders workshop', European Union Aviation Safety Agency (<https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/events/environmental-label-programme-%E2%80%93-stakeholders-workshop>) accessed 7 October 2020.
- EASA, et al., 2019, *European aviation environmental report 2019*, European Union Aviation Safety Agency, Cologne, Germany.
- EASA, 2020a, *Sustainable aviation fuel 'facilitation initiative'*, European Union Aviation Safety Agency, Cologne, Germany (https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/sustainable_aviation_fuel_facilitation_initiative_0.pdf).
- EASA, 2020b, *Sustainable aviation fuel 'monitoring system'*, European Union Aviation Safety Agency, Cologne, Germany (https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/sustainable_aviation_fuel_monitoring_system_0.pdf).
- EASA, 2020c, *Updated analysis of the non-CO₂ climate impacts of aviation and potential policy measures pursuant to the EU Emissions Trading System Directive Article 30(4)*, Final Report, European Aviation Safety Agency (EASA) (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2020:277:FIN>).
- Easyjet, 2020, 'Carbon offsetting', EasyJet (<https://www.easyjet.com/en/sustainability>) accessed 1 October 2020.
- EC, 2011a, *Flightpath 2050 — Europe's vision for aviation — report of the High Level Group on Aviation Research*, European Commission, Luxembourg (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/doc/flightpath2050.pdf>).
- EC, 2011b, White Paper — Roadmap to a single European transport area: towards a competitive and resource efficient transport system (COM(2011) 144 final).
- EC, 2016, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions 'A European strategy for low-emission mobility' (COM(2016) 501 final of 20 July 2016).
- EC, 2018, *Flash Eurobarometer 463 — Europeans' satisfaction with passenger rail services*, European Commission, Brussels.
- EC, 2019a, Communication from the Commission 'Publication of the total number of allowances in circulation in 2018 for the purposes of the Market Stability Reserve under the EU Emissions Trading System established by Directive 2003/87/EC' (C(2019) 3288 final of 14 May 2019).
- EC, 2019b, Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions 'The European Green Deal' (COM(2019) 640 final of 11 December 2019).
- EC, 2019c, Evaluation of the Regulation (EC) No 1008/2008 on common rules for the operation of air services in the Community (SWD(2019) 296 final of 9 July 2019).
- EC, 2019d, *Handbook on the external costs of transport*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.
- EC, 2019e, Sixth report on monitoring development of the rail market (SWD(2019) 13 final).
- EC, 2019f, 'Trans-European Transport Network TENETC — Maps', European Commission (<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html>) accessed 25 September 2020.
- EC, 2020a, 'EU emissions trading system — updated rules for aviation', European Commission (<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12494-Revision-of-the-EU-Emission-Trading-System-Directive-concerning-aviation->) accessed 7 October 2020.
- EC, 2020b, *EU transport in figures — statistical pocketbook 2020*, European Union, Luxembourg (https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020_en).
- EC, 2020c, *Inception impact assessment — ReFuelEU Aviation — sustainable aviation fuels*, European Commission, Brussels (<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12303-ReFuelEU-Aviation-Sustainable-Aviation-Fuels>).

References

- EC, 2020d, 'Notice to stakeholders — withdrawal of the United Kingdom and the EU Emissions Trading System (EU ETS)', European Commission (https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/brexit_files/info_site/emissions-trading-system_en_0.pdf).
- EC, 2020e, 'Recovery plan for Europe', European Commission (https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/recovery-plan-europe_en) accessed 15 June 2020.
- EC, 2020f, 'Regional policy & outermost regions', European Commission (https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/themes/outermost-regions/) accessed 28 July 2020.
- EC, 2020g, Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future, Communication from the Commission (COM(2020) 789 final).
- EC, 2020h, 'Sustainable aviation fuels — ReFuelEU Aviation', European Commission (<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12303-ReFuelEU-Aviation-Sustainable-Aviation-Fuels>) accessed 7 October 2020.
- ECA, 2018, *A European high-speed rail network: not a reality but an ineffective patchwork*, European Court of Auditors, Luxembourg.
- EEA, 2016, *Transitions towards a more sustainable mobility system — TERM 2016: Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM) report*, EEA Report No 34/2016, European Environment Agency (<https://www.eea.europa.eu/publications/term-report-2016>) accessed 10 December 2018.
- EEA, 2017, *Aviation and shipping — impacts on Europe's environment — TERM 2017: Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM) report*, EEA Report No 22/2017, European Environment Agency.
- EEA, 2019a, *EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019 — technical guidance to prepare national emission inventories*, EEA Report No 13/2019, EEA (<https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).
- EEA, 2019b, *The EU Emissions Trading System in numbers — trends and projections in the EU ETS in 2019*, Eionet Report ETC/CME No 3/2019, European Environment Agency.
- EEA, 2019c, *The first and last mile — the key to sustainable urban transport — transport and environment report 2019*, EEA Report No 18/2019, European Environment Agency.
- EEA, 2020a, 'EEA greenhouse gas — data viewer', European Environment Agency (<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>) accessed 24 July 2020.
- EEA, 2020b, *Environmental noise in Europe — 2020*, EEA Report No 22/2019, European Environment Agency.
- EEA, 2020c, 'Greenhouse gas emission intensity of electricity generation in Europe (ENER 038)', European Environment Agency (<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/overview-of-the-electricity-production-3/assessment>) accessed 15 December 2020.
- EIB, 2020, *The EIB Climate Survey 2019-2020 — how citizens are confronting the climate crisis and what actions they expect from policy makers and businesses*, European Investment Bank, Luxembourg (<https://www.eib.org/en/publications/flip/the-eib-climate-survey-2019-2020/index.html#p=1>) accessed 24 July 2020.
- EU, 2002, Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council of 25 June 2002 relating to the assessment and management of environmental noise (OJ L 189, 18.7.2002, pp. 12-25).
- EU Technical Expert Group on Sustainable Finance, 2020, *Taxonomy report — technical annex*, European Commission, Brussels (https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/business_economy_euro/banking_and_finance/documents/200309-sustainable-finance-teg-final-report-taxonomy-annexes_en.pdf).
- Eurocontrol, 2020, 'Eurocontrol revises downwards draft traffic scenarios for September to February 2021', Eurocontrol (<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-09/eurocontrol-draft-traffic-scenarios-14092020.pdf>).
- Eurostat, 2019, 'Passenger transport statistics', Statistics Explained (https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_transport_statistics#Rail_passengers) accessed 24 July 2020.
- Eurostat, 2020a, 'Detailed air passenger transport by reporting country and routes (avia_par)', Eurostat (<https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>) accessed 14 February 2020.
- Eurostat, 2020b, 'Renewable energy statistic', Statistics Explained (https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Renewable_energy_statistics#of_renewable_energy_used_in_transport_activities_in_2018) accessed 30 April 2020.

- Eurostat, 2020c, 'Simplified energy balances', Eurostat Data Explorer (https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=nrg_bal_s&lang=en) accessed 28 July 2020.
- Fly Green Fund, 'Reducera dina flygresors koldioxidutsläpp', Fly Green Fund (<http://flygreenfund.se/>) accessed 28 July 2020.
- Glivoni, M. and Dobruszkes, F., 2013, 'A review of ex-post evidence for mode substitution and induced demand following the introduction of high-speed rail', *Transport Reviews* 33(6), pp. 720-742 (DOI: 10.1080/01441647.2013.853707).
- Goblet, V., et al., 2015, 'Identifying phases of flight in general aviation operations', conference paper presented at: AIAA Aviation Technology, Integration, and Operations Conference, Dallas, TX, 22 June 2015.
- Gómez Comendador, V. F., et al., 2019, 'A holistic approach to the environmental certification of green airports', *Sustainability* 11(15), p. 4043 (DOI: 10.3390/su11154043).
- GRACE, 2006, *Environmental costs in sensitive areas — Generalisation of Research on Accounts and Cost Estimation (GRACE)*, University of Leeds, Leeds, UK.
- Grüll, P., 2020, 'The green compromise in the Austrian Airlines bailout', www.euractiv.com (<https://www.euractiv.com/section/aviation/news/the-green-compromise-in-the-austrian-airlines-bailout/>) accessed 24 July 2020.
- IATA, 2020, 'Recovery delayed as international travel remains locked down', International Air Transport Association (<https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-07-28-02/>) accessed 25 September 2020.
- ICAO, 2019a, *2019 environmental report — aviation and environment*, International Civil Aviation Organization, Montréal, Canada.
- ICAO, 2019b, *CORSIA sustainability criteria for CORSIA eligible fuels*, International Civil Aviation Organization, Montréal, Canada (<https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CAO%20document%2005%20-%20Sustainability%20Criteria.pdf>).
- ICAO, 2020a, 'CORSIA states for chapter 3 state pairs', International Civil Aviation Organization (https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_States_for_Chapter3_State_Pairs_Jul2020.pdf) accessed 1 October 2020.
- ICAO, 2020b, 'ICAO Council adopts important environmental standard', International Civil Aviation Organization (<https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-Council-adopts-important-environmental-standard.aspx>) accessed 30 September 2020.
- ICAO, 2020c, 'ICAO Council agrees to the safeguard adjustment for CORSIA in light of COVID-19 pandemic', International Civil Aviation Organization (<https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-Council-agrees-to-the-safeguard-adjustment-for-CORSIA-in-light-of-COVID19-pandemic.aspx>) accessed 28 July 2020.
- IEA, 2017, *Energy technology perspectives 2017*, International Energy Agency, Paris.
- IEA, 2019, *The future of rail — opportunities for energy and the environment*, International Energy Agency, Paris.
- Irwin, T., 2009, *Implications for climate-change policy of research on cooperation in social dilemmas*, Policy Research Working Paper No 5006, World Bank, Washington, DC.
- IZT and Macroplan, 2012, *Study on non-traction energy consumption and related CO₂ emissions from the European railway sector*, Institute for Future Studies and Technology Assessment (IZT) and Macroplan, Copenhagen and Berlin (https://uic.org/IMG/pdf/uic_non-traction_energy_study_final_report_june_2012.pdf).
- Jiang, C. and Li, X., 2016, 'Low cost carrier and high-speed rail: a macroeconomic comparison between Japan and Western Europe', *Research in Transportation Business & Management* 21, pp. 3-10 (DOI: 10.1016/j.rtbm.2016.05.006).
- KLM, 2020, 'KLM corporate biofuel programme', Royal Dutch Airlines (https://www.klm.com/travel/nl_en/prepare_for_travel/fly_co2_neutral/all_about_sustainable_travel/biofuel.htm) accessed 28 July 2020.
- Knörr, W. and Hüttermann, R., 2016, *Ecopassenger — environmental methodology and data — update 2016*, Institute for Energy and Environmental Research, Heidelberg/Hanover, Germany.
- Lee, D. S., 2018, *The current state of scientific understanding of the non-CO₂ effects of aviation on climate*, Report Commissioned by the UK Department for Transport, Manchester Metropolitan University, Manchester, UK (https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/813342/non-CO2-effects-report.pdf).

References

- Liu, H., et al., 2016, 'A comparative life-cycle energy and emissions analysis for intercity passenger transportation in the U.S. by aviation, intercity bus, and automobile', *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 48, pp. 267-283 (DOI: 10.1016/j.trd.2016.08.027).
- Lufthansa, 2020, 'Compensaid — fly CO₂-neutral', Lufthansa (<https://compensaid.de>) accessed 30 September 2020.
- Maertens, S., et al., 2019, 'Options to continue the EU ETS for aviation in a CORSIA-world', *Sustainability* 11(20), p. 5703 (DOI: 10.3390/su11205703).
- Mayeres, I., et al., 2019, *Selection of policy options and definition of plausible targets and pathways — combined Deliverable 2.1.4 and 2.3.1 of the ESFERA project on 'Coordination of renewable fuel stakeholders' strategy in the field of aviation'*, Study for the European Commission, Transport & Mobility Leuven, SENASA, ONERA, Wageningen University & Research, Leuven, Belgium.
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2019, 'De internationale nachttrein komt terug naar Nederland', Rijksoverheid (<https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2019/10/10/de-internationale-nachttrein-komt-terug-naar-nederland>) accessed 25 September 2020.
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020, 'Van Nieuwenhuizen verplicht gebruik schonere brandstof luchtvaart', Rijksoverheid (<https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2020/03/03/van-nieuwenhuizen-verplicht-gebruik-schonere-brandstof-luchtvaart>) accessed 1 October 2020.
- Morgan, S., 2020a, 'Dutch government unveils KLM rescue plan', Euractiv (<https://www.euractiv.com/section/aviation/news/dutch-government-unveils-klm-rescue-plan/>) accessed 24 July 2020.
- Morgan, S., 2020b, 'Sweden's night train to Brussels to debut in 2022', Euractiv (<https://www.euractiv.com/section/railways/news/swedens-night-train-to-brussels-to-debut-in-2022/>) accessed 25 September 2020.
- Niklaß, M., et al., 2020, *Integration of non-CO₂ effects of aviation in the EU ETS and under CORSIA*, Report No FB000270/ENG, Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau, Germany.
- Norwegian Ministry of Climate and Environment, 2019, 'More advanced biofuel in aviation', Government.no (<https://www.regjeringen.no/en/aktuelt/mer-avansert-biodrivstoff-i-luftfarten/id2643700/>) accessed 1 October 2020.
- Nunes, L. M., et al., 2011, 'Environmental impacts on soil and groundwater at airports: origin, contaminants of concern and environmental risks', *Journal of Environmental Monitoring* 13(11), pp. 3026-3039 (DOI: 10.1039/C1EM10458F).
- Pallini, T., 2020, 'Even more iconic planes are disappearing from the sky earlier than planned as the coronavirus continues to wreak airline havoc', Business Insider (<https://www.businessinsider.com/coronavirus-havoc-forces-airlines-to-retire-iconic-planes-sooner-2020-3>) accessed 27 July 2020.
- PRB, 2018, *PRB advice to the Commission in the setting of Union-wide performance targets for RP3*, Performance Review Body of the Single European Sky, Brussels.
- RailExpress, 2020, 'Air France pushed to cut flights where high speed rail operates', RailExpress (<https://www.railexpress.com.au/air-france-pushed-flights-high-speed-rail/>) accessed 15 June 2020.
- Savelberg, F., 2019, *Slapend onderweg — potentieel van de internationale nachttrein van en naar Nederland*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, The Hague, Netherlands.
- Savelberg, F. and de Lange, M., 2018, *Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, The Hague, Netherlands.
- Scheelhaase, J. D., et al., 2016, 'How to best address aviation's full climate impact from an economic policy point of view? Main results from AviClim research project', *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 45, pp. 112-125 (DOI: 10.1016/j.trd.2015.09.002).
- Schroten, A., et al., 2019, *Transport taxes and charges in Europe — an overview study of economic internalisation measures applied in Europe*, European Commission, Brussels.
- SGI Aviation, 2018, *Aircraft Decommissioning Study*, Final report, SGI Aviation, Amsterdam, Netherlands.
- Steer Davies Gleave and Politecnico di Milano, 2017, *Research for TRAN Committee — passenger trains in Europe: the end of the line?*, European Parliament, Brussels.
- Sutter, D., et al., 2017, *External costs in mountain areas*, Final Report for EU Strategy for the Alpine Region EUSALP — Action Group 4 Mobility, INFRAS and Herry Consult, Zürich and Vienna.

- Trafikverket, 2020, 'Delredovisning av regeringsuppdraget att utreda nattåg till Europa', Trafikverket (<https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2020-01/delredovisning-av-regeringsuppdraget-att-utreda-nattag-till-europa/>) accessed 15 June 2020.
- Trainline, 'Search, compare & buy cheap train & bus tickets', Trainline (<https://www.thetrainline.com/>) accessed 28 July 2020.
- UIC, 2020a, 'EcoPassenger', International Union of Railways (http://www.ecopassenger.org/bin/query.exe/en?L=vs_uic) accessed 7 October 2020.
- UIC, 2020b, *High speed traffic in the world*, International Union of Railways, Paris (https://uic.org/IMG/pdf/20200127_high_speed_passenger_km.pdf).
- UIC and DB International, 2013, *UIC study night trains 2.0*, International Union of Railways, Paris (https://www.wirsindanderswo.de/fileadmin/user_upload/Download-Dateien/study_night_trains_2.0.pdf).
- UK Department for Transport, 2018, *Appraisal of sustainability: airports national policy statement*, UK Department for Transport, London (https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/713271/aos-airports-nps-main-report.pdf).
- UN, 2015a, 'Paris Agreement', United Nations (<https://sustainabledevelopment.un.org/frameworks/parisagreement>) accessed 7 October 2020.
- UN, 2015b, 'Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development', United Nations (<https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>) accessed 7 October 2020.
- Westin, J. and Kågeson, P., 2012, 'Can high speed rail offset its embedded emissions?', *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 17(1), pp. 1-7 (DOI: 10.1016/j.trd.2011.09.006).
- WHO Europe, 2018, *Environmental noise guidelines for the European region*, World Health Organization Regional Office for Europe, Copenhagen (<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/publications/2018/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018>) accessed 7 December 2018.
- Zhao, X., et al., 2020, 'Disposal and recycle economic assessment for aircraft and engine end of life solution evaluation', *Applied Sciences* 10(2), p. 522 (DOI: 10.3390/app10020522).

Inputs for calculating the environmental costs per trip

Annex 1 Inputs for calculating the environmental costs per trip

Distances

For the main trip the distances are determined as follows: for car travel, the distance between the city centres is taken, using the fastest route according to a web mapping service. For air transport, the distance is based on data provided by Eurocontrol. For rail transport, the distance via the rail network is difficult to obtain; therefore, the distance is currently approximated by the car distance.

For transport to and from the main railway station or airport, the distance by car from the city centre to the main railway station or airport is used. Three modes are considered: car, bus and (heavy) rail. If travel distances are short they can also be covered on foot, in

which case the environmental impact is zero. However, people may also choose to use another mode, even for short distances, when they have to take luggage. No account could be taken of the actual travel options and travel distances in each case, as this information could not be obtained from online route planners during the COVID-19 outbreak. Therefore, the findings for travel to and from the main railway stations or airports should be seen as approximations.

Aircraft types and train types for main trip between city pairs

Table A1.1 gives an overview of the aircraft used in the different city pairs, as well as their capacity and the occupancy assumed in the calculations.

Inputs for calculating the environmental costs per trip

Table A1.1 Aircraft types, capacity and occupancy

Aircraft type	Abbreviation	Maximum capacity	Typical capacity	Source
Airbus A320	A320	189	150-180	Airbus website (a)
Airbus A321	A321	220	180-220	Airbus website (b)
Boeing 737-800	B738	189	162-189	Boeing website (c)
Embraer E190	E190	114	96-114	Embraer website (d)
Boeing 737-700	B737	149	126-149	Boeing website (e)
Airbus A319	A319neo	160	120-150	Airbus website (f)
Embraer EMB 120 Brasília	E120	31	31	Seatguru website (g)
Boeing B757-200	B752	234	169-234	Seatguru website (h)
Embraer E195	E195	124	100-124	Embraer website (i)
Airbus A318	A318	132	90-110	Airbus website (j)
Boeing 737-400	B734	144	144	Seatguru website (k)
Fokker 100	F100	100	100	Seatguru website (l)
Boeing 737-300	B733	148	148	Seatguru website (m)
Airbus A330-200	A332	406	210-250	Airbus website (n)
Airbus A300-600	A306	345	210-250	Airbus website (o)
Bombardier CRJ-900	CRJ9	76	76	Seatguru website (p)
ATR 72-600	ATR72	78	44-78	ATR aircraft website (q)
Bombardier CRJ-700	CRJ7	65	63-65	Seatguru website (r)
Embraer ERJ-175	E75S	80	76-80	Seatguru website (s)

- Notes:**
- (a) <https://www.airbus.com/aircraft/passenger-aircraft/a320-family/a320neo.html>
 - (b) <https://www.airbus.com/aircraft/passenger-aircraft/a320-family/a321neo.html>
 - (c) <https://www.boeing.com/commercial/737ng/>
 - (d) <https://www.embraercommercialaviation.com/commercial-jets/e190/>
 - (e) <https://www.boeing.com/commercial/737ng/>
 - (f) <https://www.airbus.com/aircraft/passenger-aircraft/a320-family/a319neo.html>
 - (g) https://seatguru.com/airlines/United_Airlines/United_Airlines_Embraer_EMB-120.php
 - (h) https://www.seatguru.com/airlines/Delta_Airlines/Delta_Airlines_Boeing_757-300_75Y.php
 - (i) <https://www.embraercommercialaviation.com/commercial-jets/e195/>
 - (j) <https://www.airbus.com/aircraft/passenger-aircraft/a320-family/a318.html>
 - (k) https://www.seatguru.com/airlines/LOT_Polish_Airlines/LOT_Polish_Airlines_Boeing_737-400.php
 - (l) https://www.seatguru.com/airlines/Virgin_Australia/Virgin_Australia_Fokker_F100.php
 - (m) https://www.seatguru.com/airlines/jet2com/jet2_Boeing_737-300.php
 - (n) <https://www.airbus.com/aircraft/passenger-aircraft/a330-family/a330-200.html>
 - (o) <https://www.airbus.com/aircraft/previous-generation-aircraft/a300-600.html>
 - (p) https://www.seatguru.com/airlines/Delta_Airlines/Delta_Airlines_Canadair_CRJ900_C.php
 - (q) <http://www.atraircraft.com/products/ATR-72-600.html>
 - (r) https://www.seatguru.com/airlines/American_Airlines/American_Airlines_CRJ700.php
 - (s) https://www.seatguru.com/airlines/American_Airlines/American_Airlines_Embraer_EMB-175.php

Inputs for calculating the environmental costs per trip

Table A1.2 presents the aircraft considered for each city pair. The aircraft reported are based on data from Eurocontrol on the number of flights by different aircraft types on the trajectories. The aircraft types reported are those for which emission factors are available in EEA (2019a) (more specifically Annex 5 for 1.A.3.a Aviation). This means that the aircraft type ranked first for a certain city pair is the type for which emission factors are available and is used most for the city pair. It could be that another aircraft type is used more often, but that no emission factors are available in the calculator. The same applies to aircraft types 2-5.

The aircraft types reported in the table were used on the trajectories to calculate the emissions and the costs related to these emissions.

The column 'HSR or IC' in the table indicates whether there is a high-speed rail (HSR) connection available on the specific trajectory or an intercity train (IC). This information was deducted from the Trainline website and a popular web mapping service.

Finally, the last column, 'Occupancy rate', presents the average occupancy rate for the airport pairs in 2018, as derived from Eurostat (2020a).

Table A1.2 Most frequently used aircraft per city pair and type of fastest rail connection

Origin	Destination	Aircraft 1	Aircraft 2	Aircraft 3	Aircraft 4	Aircraft 5	HSR or IC	Occupancy rate (%)
Amsterdam	Paris	B738	A321	A319	B737	A320	HSR	86
Amsterdam	Copenhagen	B738	B737	A320	E190	A20N	IC	83
Athens	Thessaloniki	A320	A319	A321	B738	E120	IC	80
Barcelona	Paris	A320	A321	A20N	B752	A319	HSR	87
Berlin	Vienna	A320	A319	E195	A321	E190	IC	70
Brussels	Frankfurt am Main	A320	CRJ9	A20N	A319	A321	HSR	71
Bucharest	Cluj-Napoca	B738	AT45	A318	B734	B737	IC	76
Budapest	Frankfurt am Main	A321	A320	E190	A319	CRJ9	IC	76
Copenhagen	Stockholm	A320	A319	B737	A318	B738	HSR	66
Frankfurt am Main	Hamburg	A321	A320	A20N	A319	A21N	HSR	74
Frankfurt am Main	Ljubljana	CRJ9	A319	CRJ7	F100	SB20	IC	67
Krakow	Warsaw	DH8D	E195	C295	E755	B738	HSR	74
Lyon	Paris	A320	A319	A321	B733	A318	HSR	81
Madrid	Barcelona	A320	A321	A20N	A332	B738	HSR	80
Madrid	Lisbon	A320	E195	A319	A321	A20N	IC	84
Milan	Paris	A320	A318	A319	A306	E755	HSR	84
Oslo	Stockholm	B738	A20N	B737	A320	CRJ9	IC	66
Milan	Vienna	A320	B738	A321	A319	A20N	HSR	63
Sofia	Varna	E190	A319	B733	A320	BE20	IC	80
Vienna	Zurich	A320	A319	A321	E190	BCS3	IC	77

Note: See Table A1.1 for definitions of the abbreviations of the aircraft types.

Sources: Eurocontrol, Trainline/web mapping service; Eurostat (2020a).

Emission factors and fuel consumption

For cars with an internal combustion engine, buses and aeroplanes the emission factors and fuel consumption per kilometre are taken from the EEA emission inventory guidebook 2019 (EEA, 2019a). The same source is also used for the emissions related to the landing and take-off (LTO) of the aeroplanes. For the electric car, the electricity consumption per

kilometre is based on the range of values presented in Baveling et al. (2020). For rail transport, the energy consumption per vehicle-km is taken from Schroten et al. (2019). The well-to-tank greenhouse gas (GHG) emissions related to the consumption of diesel, gasoline and jet fuel are based on Knörr and Hüttermann (2016). For the CO₂ emission intensity of electricity production, the average value for the EU-27 is taken from (EEA, 2020c).

Table A1.3 Exhaust emissions and energy consumption: car, bus

	CO	MMVOC	NO _x	N ₂ O	NH ₃	Pb	CO ₂ lubrication	PM _{2.5}	Energy consumption
	g/km	g/km	g/km	g/km	g/km	g/km	g/km	g/km	
Petrol car medium Euro 6 up to 2016	0.620	0.065	0.061	0.0013	0.0123	1.82E-05	0.398	0.0014	66 g/km
Diesel car medium Euro 6 up to 2016	0.049	0.008	0.450	0.0040	0.0019	1.82E-05	0.398	0.0015	55 g/km
Electric car									17 kWh/100km
Bus diesel, Euro VI	0.223	0.220	0.597	0.0400	0.0090	1.51E-05	0.265	0.0023	301 g/km

Note: MMVOC, non-methane volatile organic compound; PM_{2.5}, particulate matter with a diameter of 2.5 µm or less

Sources: EEA (2019a) (Exhaust emissions — Table 3.17, Table 3.18; Tier 2 method) (Energy consumption — Table 3.27); Baveling et al. (2020).

Table A1.4 Emissions of road vehicle tyre and break wear: car, bus

	TSP (g/km)	PM ₁₀ (g/km)	PM _{2.5} (g/km)
Passenger car	0.0182	0.0138	0.00740
Bus	0.0770	0.0590	0.03160

Note: PM_{2.5}, particulate matter with a diameter of 2.5 µm or less; PM₁₀, particulate matter with a diameter of 10 µm or less; TSP, total suspended particles.

Source: (EEA, 2019a) (Tier 1 method; Table 3.1, p. 13).

Table A1.5 Emissions of road surface wear: car, bus

	TSP (g/km)	PM ₁₀ (g/km)	PM _{2.5} (g/km)
Passenger car	0.0150	0.00750	0.00410
Bus	0.0760	0.03800	0.02050

Note: PM_{2.5}, particulate matter with a diameter of 2.5 µm or less; PM₁₀, particulate matter with a diameter of 10 µm or less; TSP, total suspended particles.

Source: EEA (2019a) (Road surface wear — Table 3.2 p.14).

Inputs for calculating the environmental costs per trip:

Table A1.6 Emission factors and fuel consumption for landing and take-off (LTO) and climb, cruise, descent (CCD) (A320)

Aircraft type	Estimated parameters (based on year 2015)						
	A320	Most frequently observed cruise flight level (100 ft)	Duration (hh:mm:ss)	Fuel burn (kg)	CO ₂ (kg)	NO _x (kg)	SO _x (kg)
	Airbus						
Default LTO (1) cycle (see table below)	Default for a busy European airport, year 2015		0:27:00	742.54	2 338.99	10.97	0.62
	ICAO default		0:32:54	816.17	2 570.93	11.28	0.69
'Climb, cruise, descent' stage length (NM)	125	180	0:21:37	931.92	2 935.54	17.53	0.78
	200	270	0:31:18	1 356.45	4 272.81	25.70	1.14
	250	280	0:37:44	1 647.38	5 189.25	30.11	1.38
	500	320	1:10:49	2 946.00	9 279.91	47.54	2.47
	750	360	1:45:05	4 124.49	12 992.15	62.11	3.46
	1 000	380	2:18:37	5 273.37	16 611.12	76.68	4.43
	1 500	380	3:25:45	7 768.61	24 471.13	108.80	6.53
	2 000	380	4:32:47	10 483.84	33 024.10	144.83	8.81
	2 500	380	5:39:50	12 914.24	40 679.86	175.23	10.85
	3 000	380	6:46:01	15 846.86	49 917.60	216.57	13.31

Note: HC, hydrocarbon; NM, nautical mile; PM, particulate matter.

Source: EEA (2019a) (Annex 5).

Inputs for calculating the environmental costs per trip

Table A1.6 Emission factors and fuel consumption for landing and take-off (LTO) and climb, cruise, descent (CCD) (A320) (cont.)

Aircraft type	Estimated parameters (based on year 2015)						
	A320	H ₂ O (kg)	CO (kg)	HC (kg)	PM non volatile (kg)	PM volatile (organic + sulphurous) (kg)	PM Total (kg) (3)
	Airbus						
Default LTO (1) cycle (see table below)	Default for a busy European airport, year 2015	913.32	6.52	1.30	0.0066	0.0536	0.0602
	ICAO default	1 003.89	8.25	1.64	0.0067	0.0593	0.0661
	125	1 146.26	3.02	0.62	0.0126	0.0802	0.0928
	200	1 668.43	4.49	0.92	0.0207	0.1265	0.1472
	250	2 026.28	5.00	1.03	0.0233	0.1592	0.1825
'Climb, cruise, descent' stage length (NM)	500	3 623.58	7.36	1.55	0.0321	0.3192	0.3513
	750	5 073.12	9.79	2.08	0.0407	0.4846	0.5253
	1 000	6 486.25	12.33	2.64	0.0532	0.6708	0.7240
	1 500	9 555.39	16.71	3.61	0.0726	1.0199	1.0925
	2 000	12 895.09	20.69	4.49	0.0872	1.3407	1.4279
	2 500	15 884.44	25.01	5.45	0.1048	1.6856	1.7904
	3 000	19 491.56	28.99	6.34	0.1216	2.0047	2.1263

Note: HC, hydrocarbon; NM, nautical mile; PM, particulate matter.

Source: EEA (2019a) (Annex 5).

Inputs for calculating the environmental costs per trip

Characteristics	High speed	Intercity			Regional		Source
		Electric	Diesel	PT3	PT4	PT5	
Reference vehicle ID	PT1	PT2	PT3	PT4	PT5		
Presence of tilting technology	Yes	Yes	Yes	No	No		www.railway-technology.com
Train length (m)	200	200	200	110	110		High speed: UIC, Siemens (2017a) Intercity: CE Delft (2017); Fornelli (2013) Regional trains: Estimations made based on Table of Train Weights (2013); Heros (undated, a); Heros (undated, b)
Train weight (t)	450	450	450	250	250		High speed: SCNF Intercity/regional trains: Table of Train Weights (2013)
Maximum axle weight (t)	17.7	n/a	n/a	n/a	n/a		UIC
Axle load (t)	17.5	21.5	21.5	15	15		High speed: Siemens (2017a, 2017b) Intercity: CE Delft (2017) Regional train: Fornelli (2013)
Maximum speed (km/h)	320	160	160	140	140		High speed: NCRRP (2015); SNCF Intercity and regional: Fornelli (2013)
Number of seats	500	500	500	350	350		Fornelli (2013); NCRRP (2015); Railway Technology (undated); Siemens (2017a); Talgo (2017); Trenitalia (2017)
Number of passengers per train	330	180	180	105	105		High speed: based on an EU average occupancy rate of 66 % (estimated based on UIC (2013), Ortega (2013), EEA (2016b), Doornik (2014), Dinu (2016) and Italo (2016). Intercity: based on average occupancy rate of 36 % (estimated based on CE Delft (2014) and Hayashi et al. (2015)) Regional train: based on average occupancy rate of 30 % (based on CE Delft (2014) and (JITP, 2016))
Energy consumption (kWh/vkm if electric or l/km if diesel)	20	15	4	12.5	3		CE Delft (2014); Bosquet et al. (2013); NCRRP (2015); Lukaszewicz and Andersson (2009)

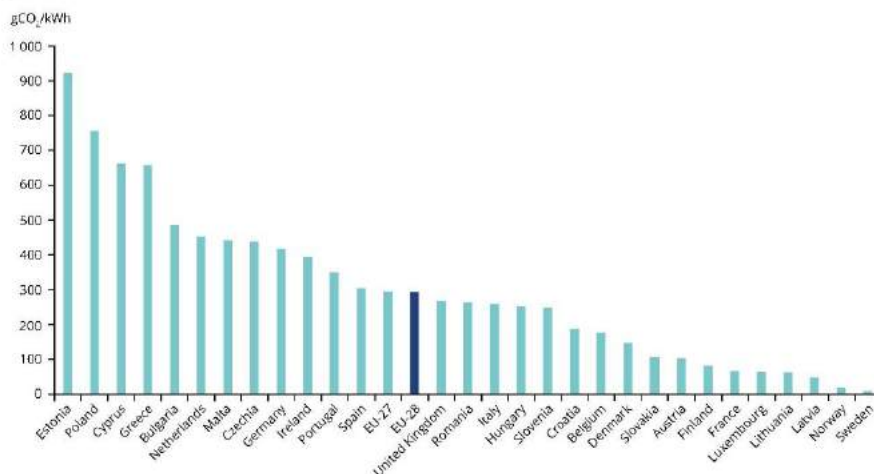
Note: vkm, vehicle-km.
Source: Schroten et al. (2019), for the references see that publication.

	CO ₂ (kg/kg)	NO _x (g/kg)	NM VOC (g/kg)	PM (g/kg)
Petrol (including biofuels)	0.46	1.7	2.1	0.07
Diesel (including biofuels)	0.48	1.8	1.5	0.08
Kerosene	0.63	1.7	1.5	0.06

Note: NMVOC, non-methane volatile organic compound; PM, particulate matter.
Source: Knörr and Hüttermann (2016) (Table 2.1).

Inputs for calculating the environmental costs per trip

Figure A1.1 CO₂ emission intensity of electricity production per Member State, 2017



Source: EEA (2020c).

Monetary valuation per unit of emission (air pollutants and greenhouse gas) and of noise costs

Table A1.9 The cost of emissions of air pollutants (euro/kg) and greenhouse gas (GHG) (euro/tonne)

Pollutant	Unit	Value
CO ₂ e central		100
CO ₂ e low	EUR/tonne	60
CO ₂ e high		189
NH ₃		17.5
NMVOC		1.2
SO ₂		10.9
NO ₂ transport, city		21.3
NO ₂ transport, rural	EUR/kg	12.6
PM _{2.5} transport, metropole		381
PM _{2.5} transport, city		123
PM _{2.5} transport, rural		70
PM ₁₀ average		22.3

Note: NMVOC, non-methane volatile organic compound; PM_{2.5}, particulate matter with a diameter of 2.5 µm or less; PM₁₀, particulate matter with a diameter of 10 µm or less.

Source: EC (2019d) (Table 14 (air pollutants) and Table 24 (CO₂e)).

Inputs for calculating the environmental costs per trip:

For NO_x and particulate matter with a diameter of 2.5 µm or less (PM_{2.5}) the costs depend on the location where the pollutants are emitted, i.e. cities/metropolises or rural areas. In the calculations the following cost factors are used:

- Cars: the city factor is used in all the cases, also on the main trajectory.
- Buses: buses are used only on pre- and post-trajectories and therefore the cost factors are the same as those that hold in cities.
- Trains:
 - The air pollutant emissions of electricity production are not yet taken into account. When they are taken into account at a later stage, the cost factor from EC (2019d) for the well-to-tank emissions will be used, which makes no distinction between metropolitan, city and rural areas.
- Aircraft:
 - Diesel trains are used only for pre- and post-transport in some cases and therefore the city factors are used for the air pollution cost factors.
 - The air pollution costs are taken into account only during the LTO phase. Because airports are mainly located outside the city centre, the cost factors chosen are the rural factors.
 - For the climb, cruise, descent (CCD) phase the air pollution costs are not taken into account. Currently, the impacts of air pollution at high altitude have not been sufficiently well studied to make a good cost estimation for them.

Table A1.10 Average noise costs per transport mode

Mode	Unit	Value
Passenger car		0.009
Bus	EUR/vehicle-km	0.08
High-speed train		0.97
Electric train	EUR/train-km	1.06
Diesel train		0.81
Aircraft	EUR/LTO	257

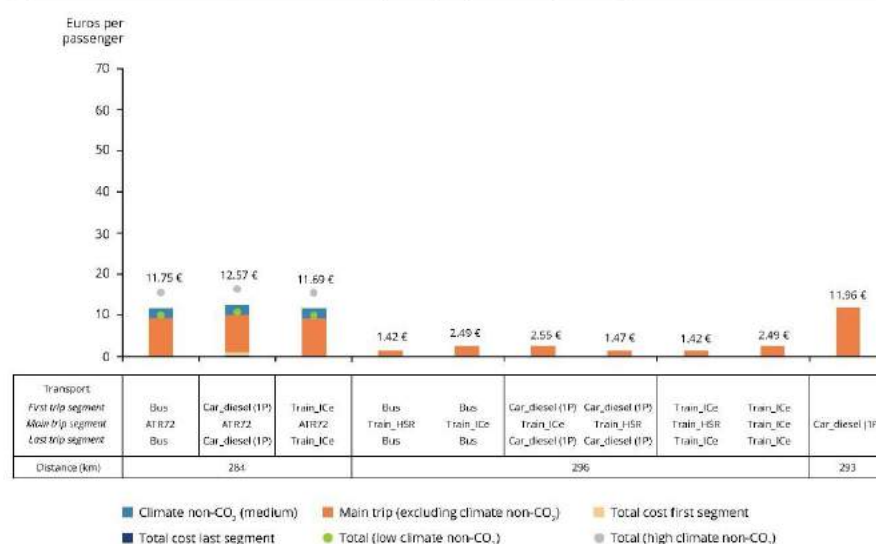
Source: EC (2019d).

Annex 2 Environmental costs per city pair

This annex gives the environmental costs for all main and alternative city pairs, with a distinction according to the environmental costs for transport to/from the railway station (pre- and post-transport) and for the main trip. In each case, these graphs are shown first for the main city pair and then for the alternative city pair.

For each main transport mode, the figures also present the number of kilometres between the city pairs (for car) and the main city pairs (for air and rail).

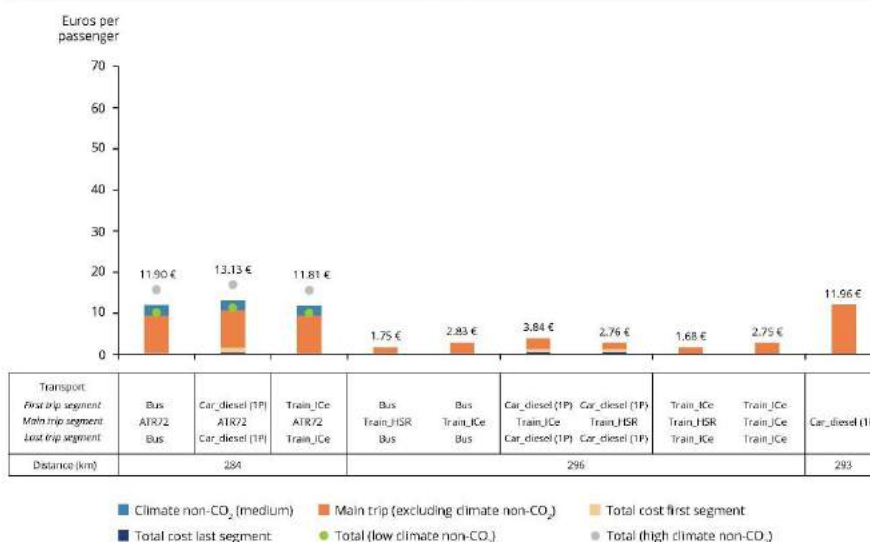
Figure A2.1 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (1) Krakow-Warsaw



Source: EEA.

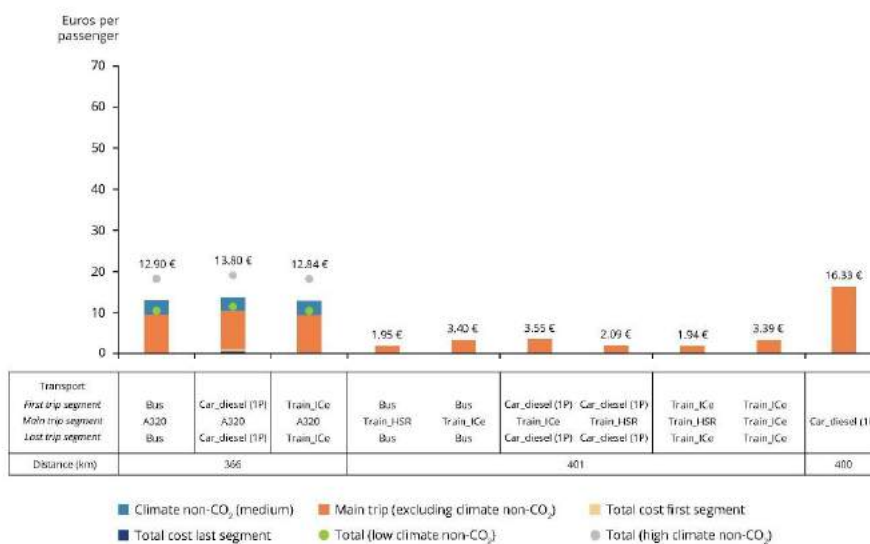
Environmental costs per city pair

Figure A2.2 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (1alt) Wieliczka-Piaseczno



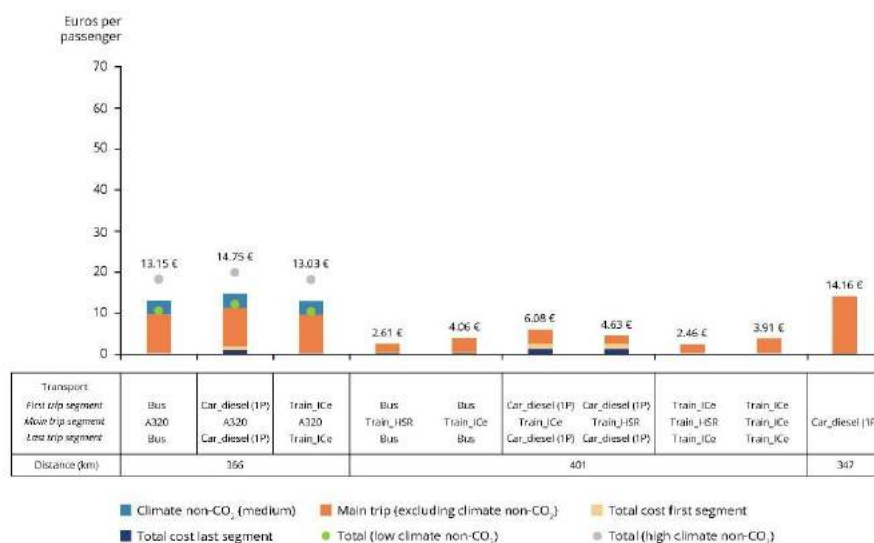
Source: EEA.

Figure A2.3 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (2) Brussels-Frankfurt am Main



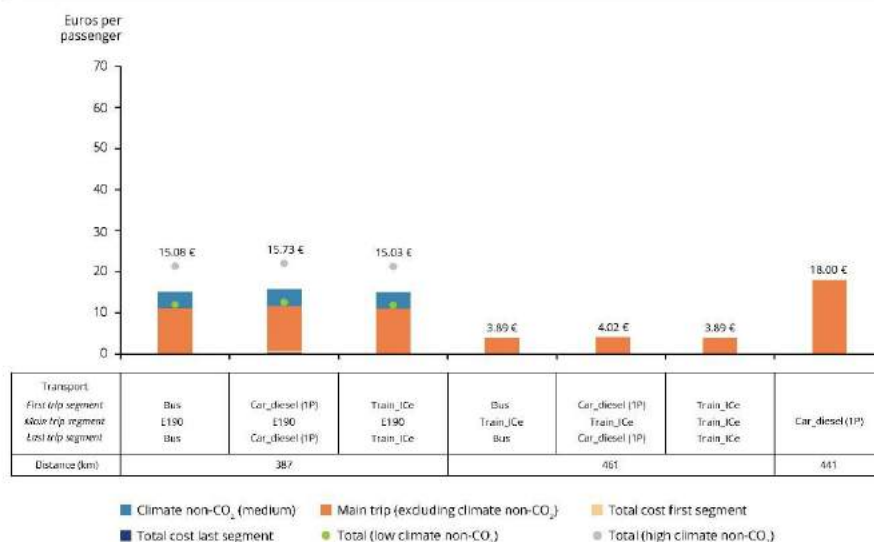
Source: EEA.

Figure A2.4 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (2alt) Leuven-Wiesbaden



Source: EEA.

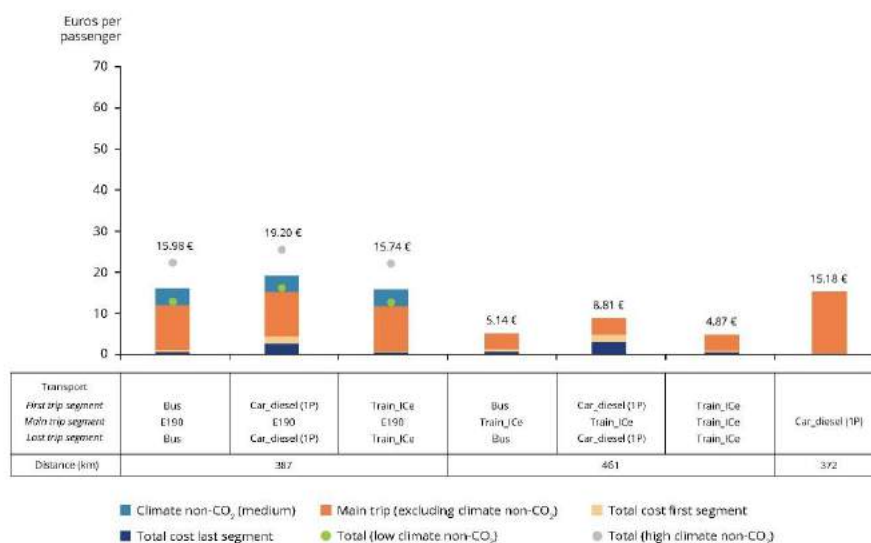
Figure A2.5 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (3) Sofia-Varna



Source: EEA.

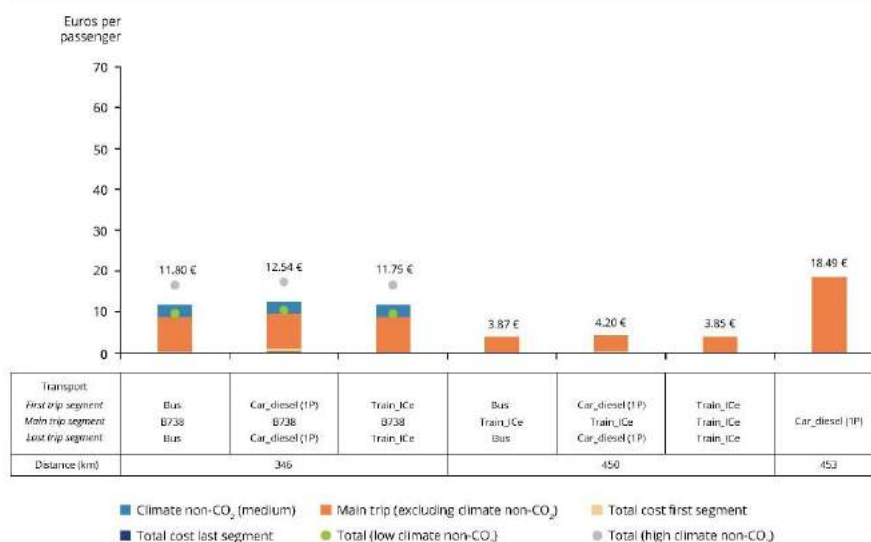
Environmental costs per city pair

Figure A2.6 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (3alt) Pernik-Novi Pazar



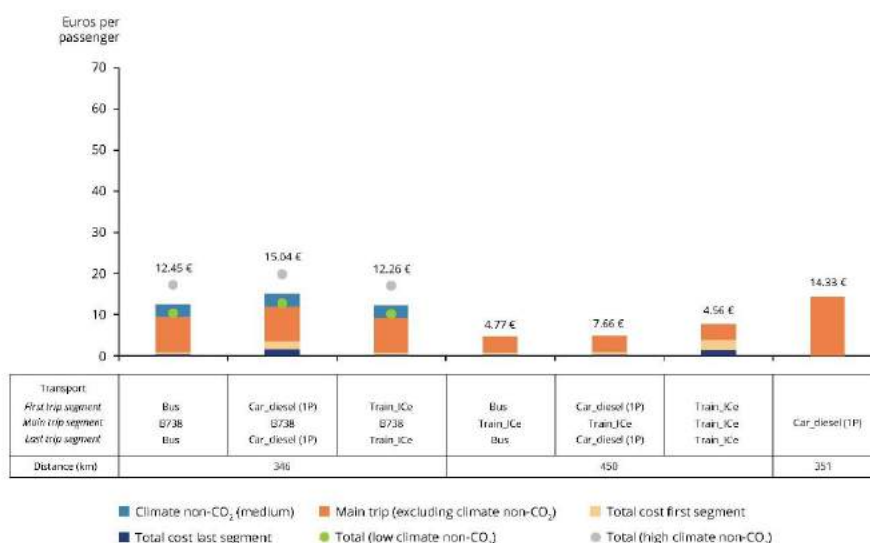
Source: EEA.

Figure A2.7 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (4) Bucharest-Cluj Napoca



Source: EEA.

Figure A2.8 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (4alt) Ploiești-Turda



Source: EEA.

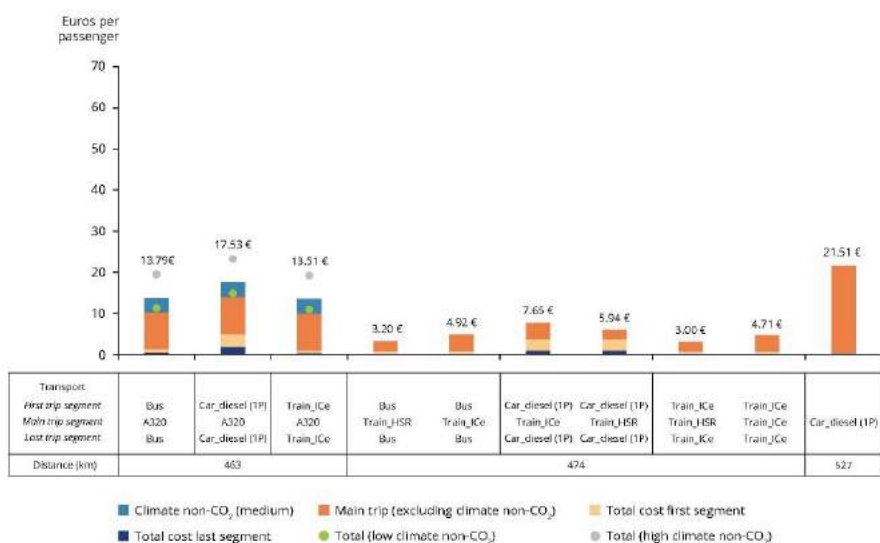
Figure A2.9 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (5) Lyon-Paris



Source: EEA.

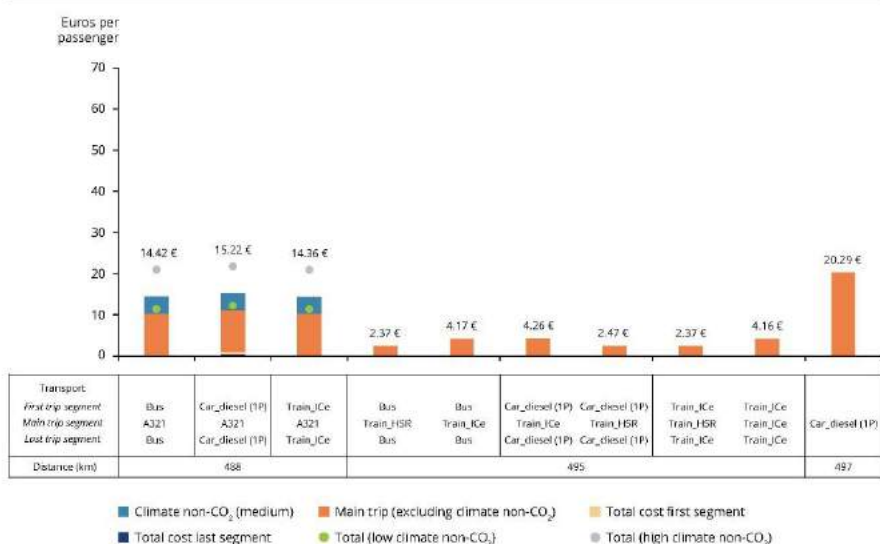
Environmental costs per city pair

Figure A2.10 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (5alt) Saint-Étienne-Versailles



Source: EEA.

Figure A2.11 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (6) Frankfurt am Main-Hamburg



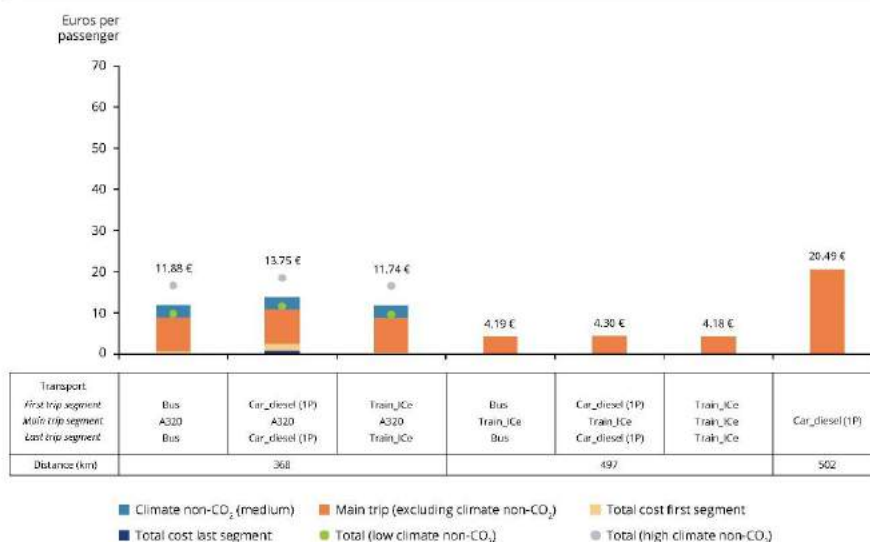
Source: EEA.

Figure A2.12 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (6alt) Wiesbaden- Lüneburg



Source: EEA.

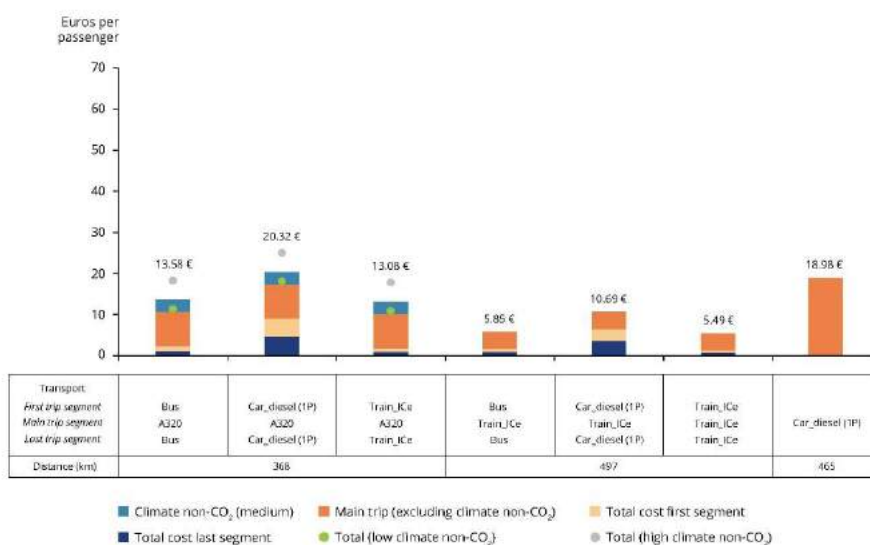
Figure A2.13 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (7) Athens-Thessaloniki



Source: EEA.

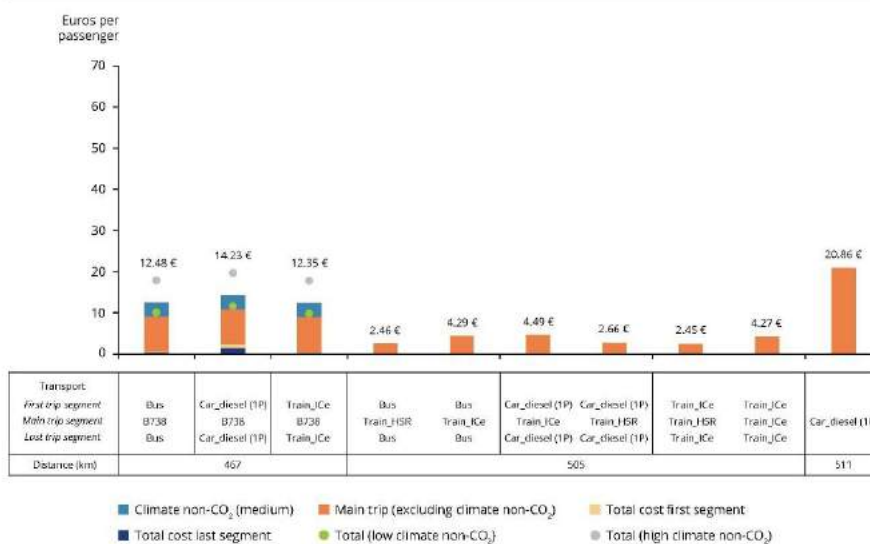
Environmental costs per city pair

Figure A2.14 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (7alt) Thebes-Edessa



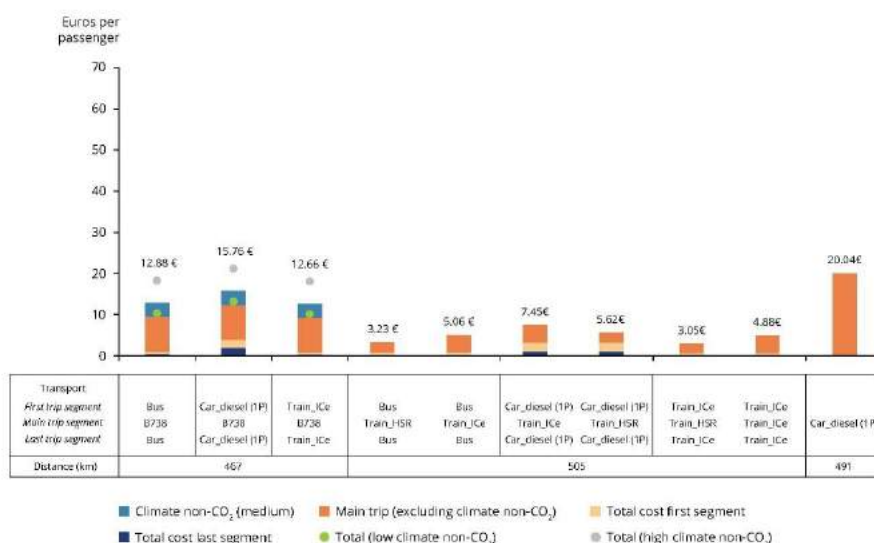
Source: EEA.

Figure A2.15 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (8) Amsterdam-Paris



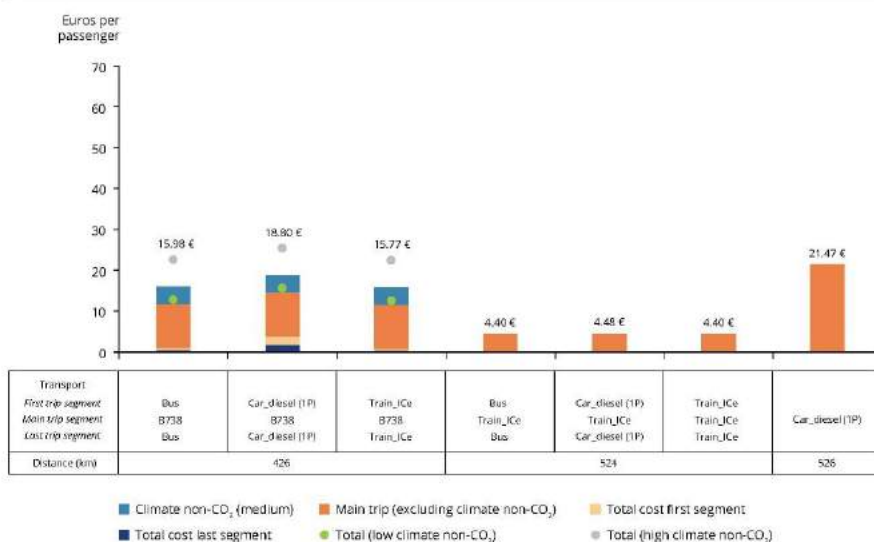
Source: EEA.

Figure A2.16 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (8alt) Utrecht-Versailles



Source: EEA.

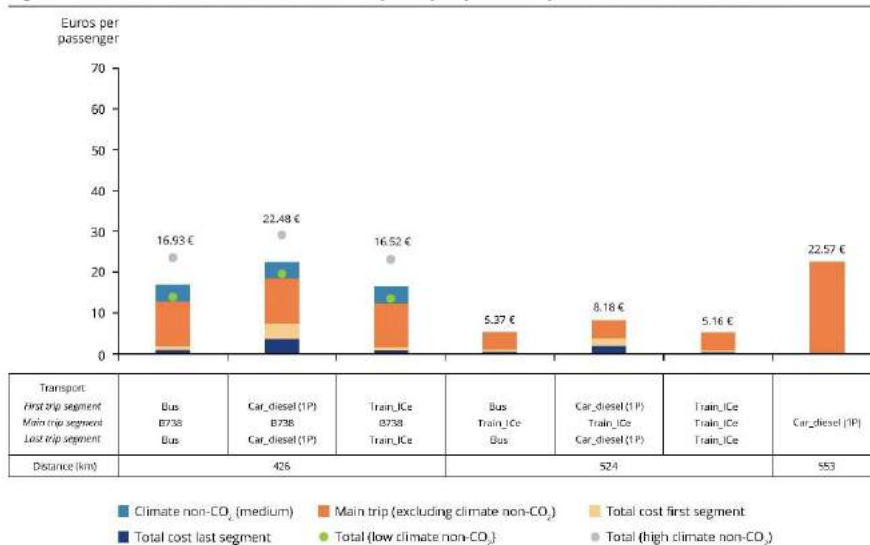
Figure A2.17 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (9) Oslo-Stockholm



Source: EEA.

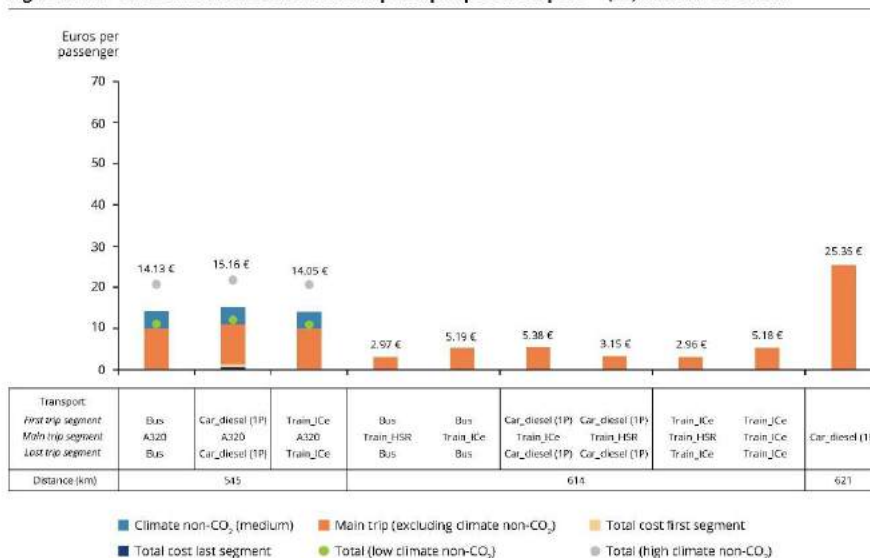
Environmental costs per city pair

Figure A2.18 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (9alt) Drammen-Ösmo



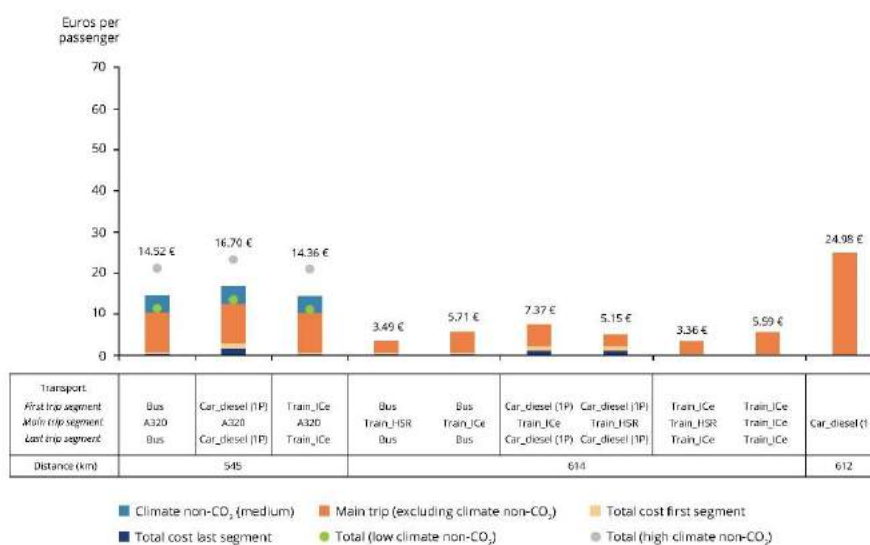
Source: EEA.

Figure A2.19 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (10) Madrid-Barcelona



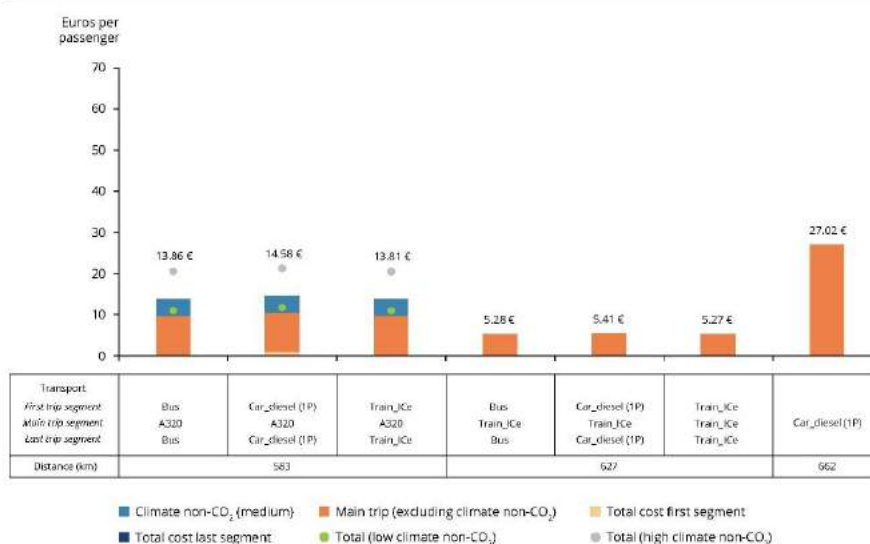
Source: EEA.

Figure A2.20 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (10alt) Guadalajara-Sabadell



Source: EEA.

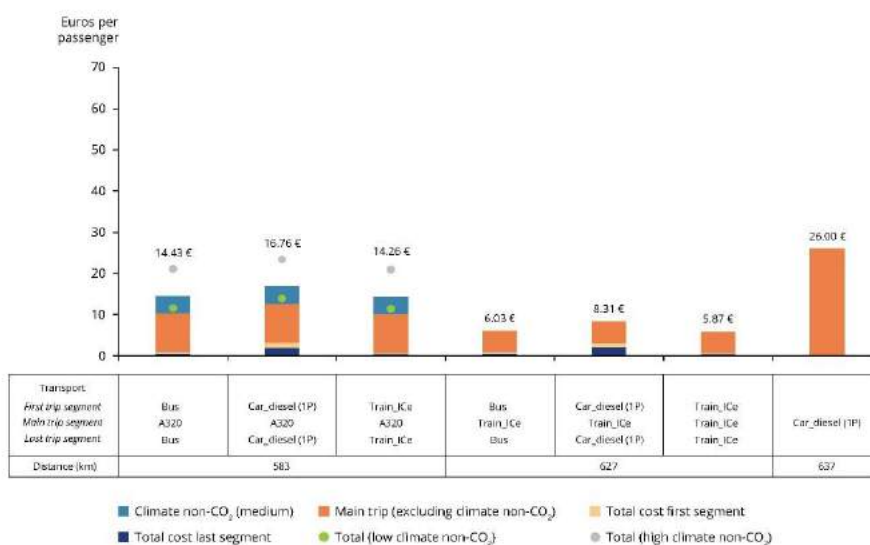
Figure A2.21 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (11) Madrid-Lisbon



Source: EEA.

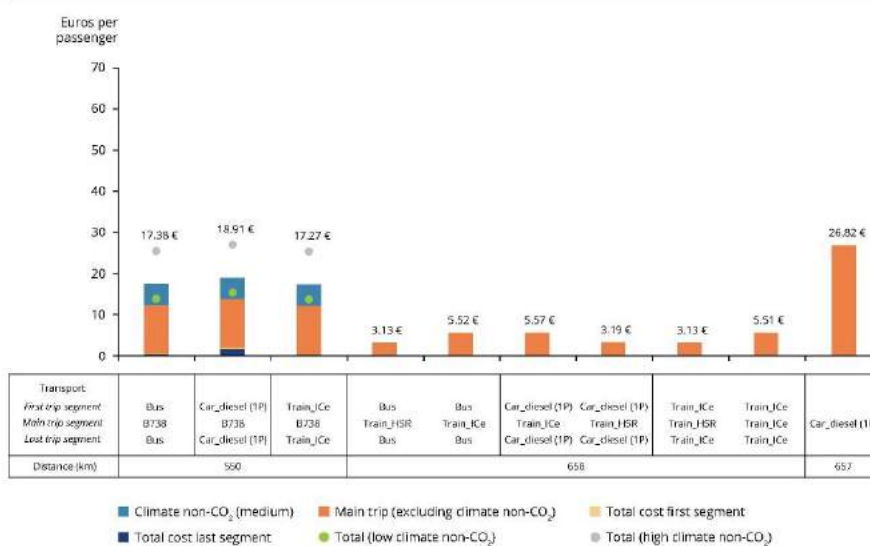
Environmental costs per city pair

Figure A2.22 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (11alt) Guadalajara-Setúbal



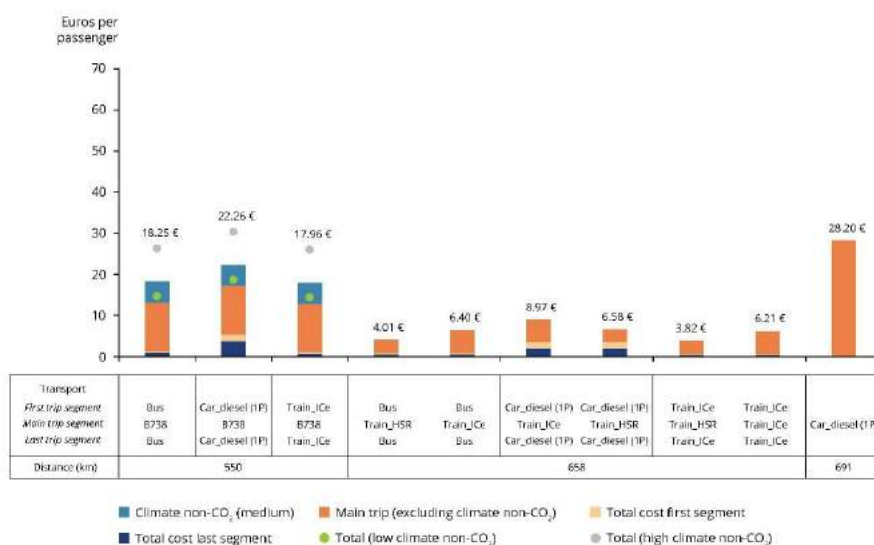
Source: EEA.

Figure A2.23 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (12) Copenhagen-Stockholm



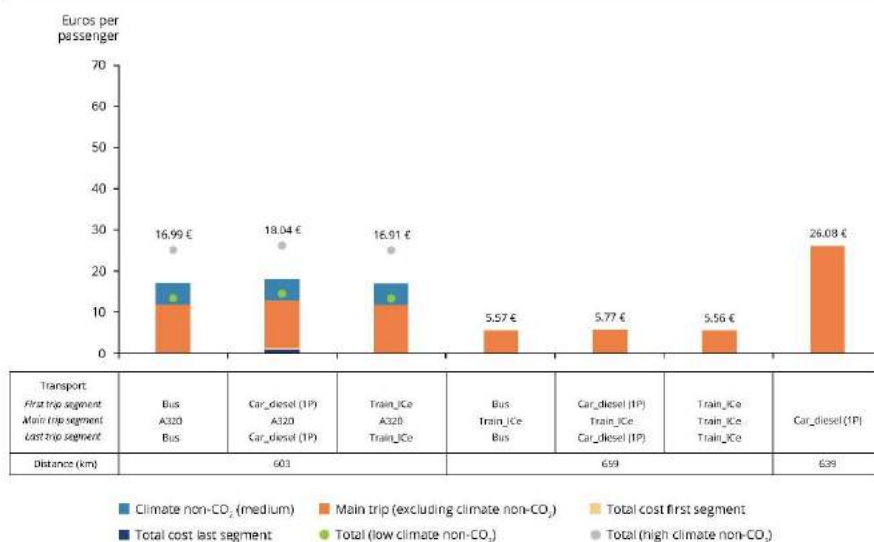
Source: EEA.

Figure A2.24 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (12alt) Roskilde-Ösno



Source: EEA.

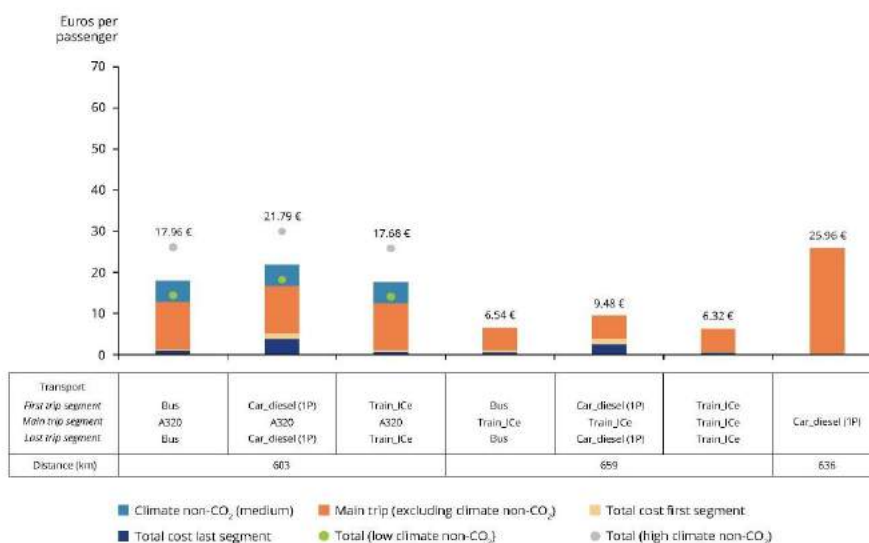
Figure A2.25 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (13) Berlin-Vienna



Source: EEA.

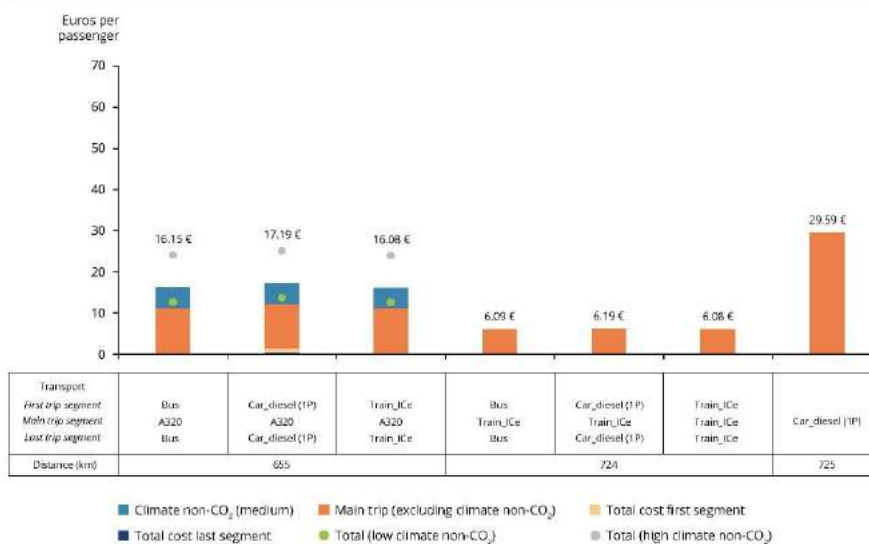
Environmental costs per city pair

Figure A2.26 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (13alt) Potsdam-Sankt Pölten



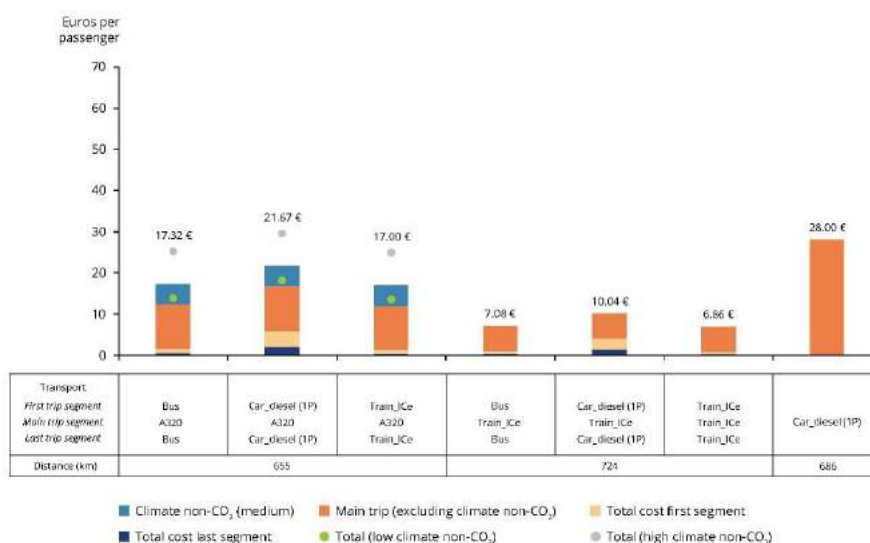
Source: EEA.

Figure A2.27 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (14) Vienna-Zürich



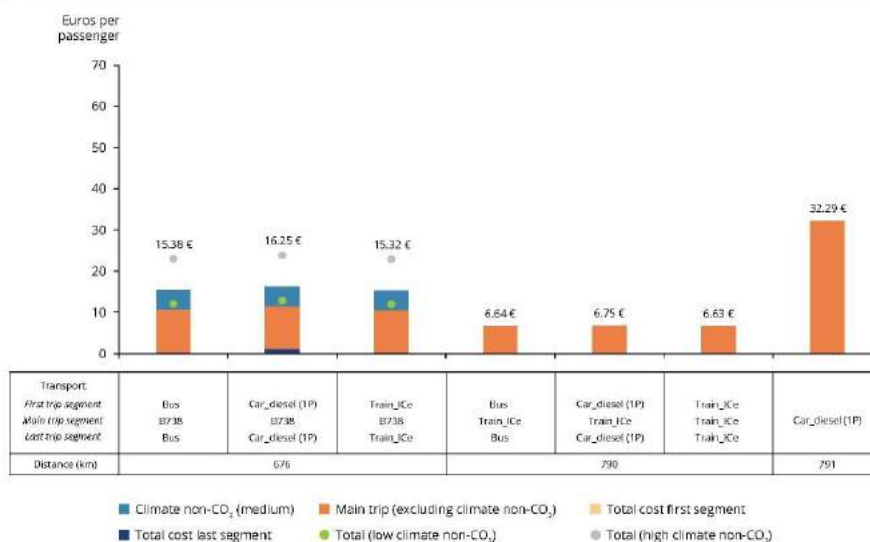
Source: EEA.

Figure A2.28 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (14alt) Sankt Pölten-Zug



Source: EEA.

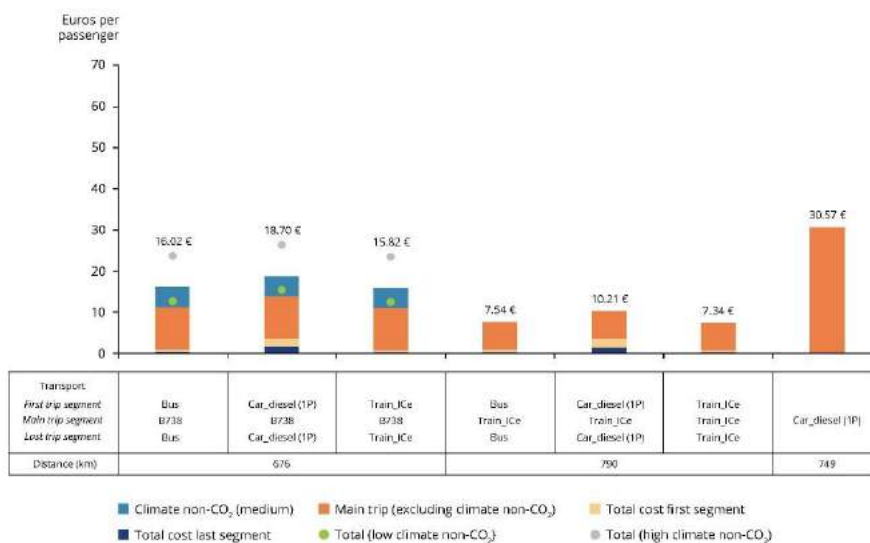
Figure A2.29 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (15) Amsterdam-Copenhagen



Source: EEA.

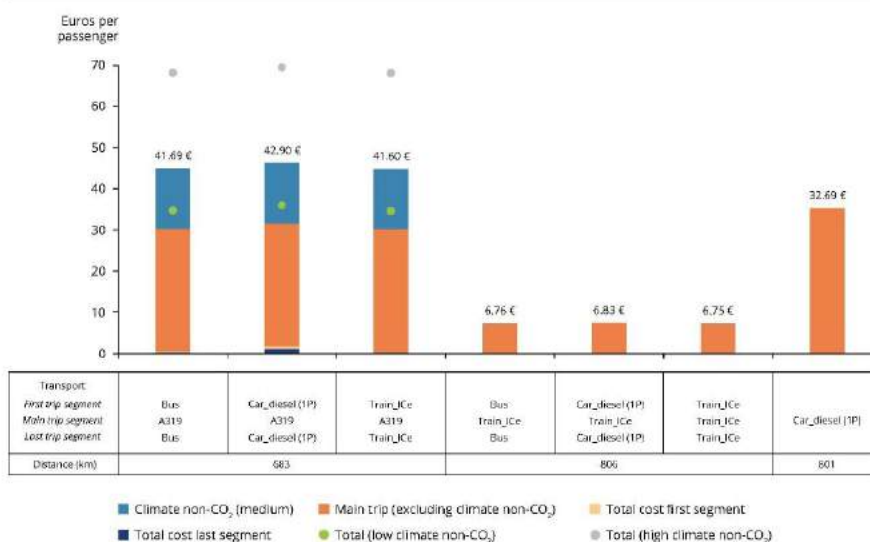
Environmental costs per city pair

Figure A2.30 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (15alt) Utrecht-Roskilde



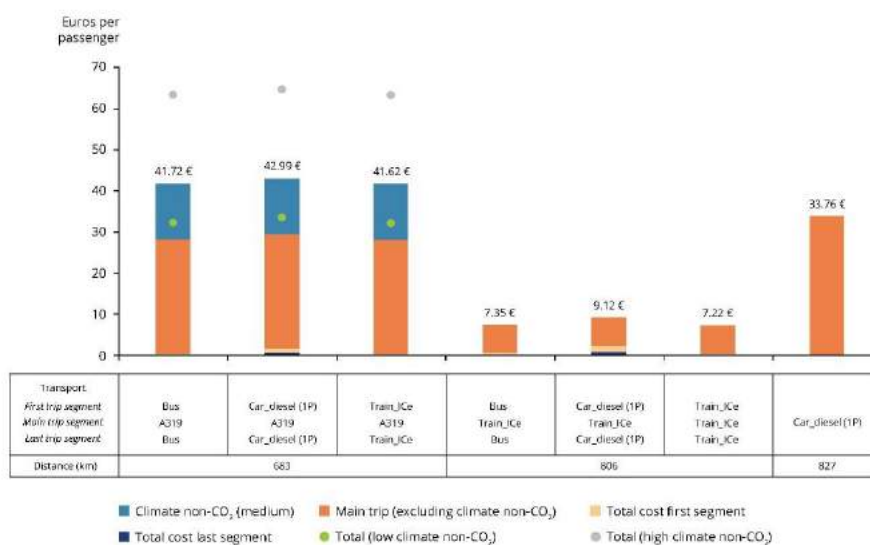
Source: EEA.

Figure A2.31 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (16) Frankfurt am Main-Ljubljana



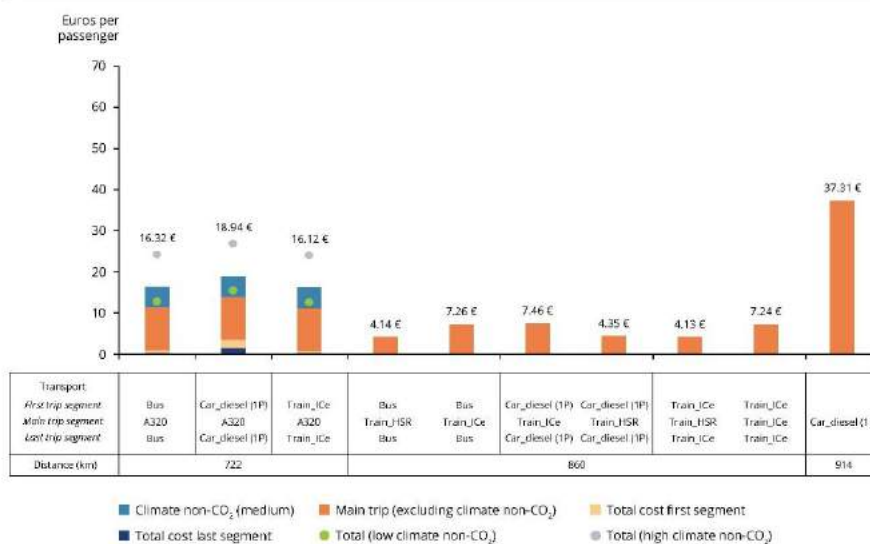
Source: EEA.

Figure A2.32 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (16alt) Wiesbaden-Kamnik



Source: EEA.

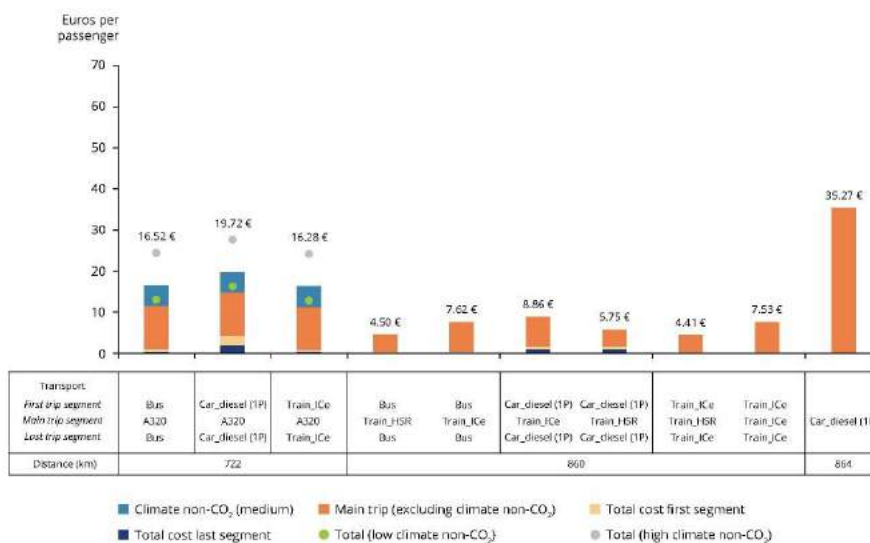
Figure A2.33 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (17) Milan-Paris



Source: EEA.

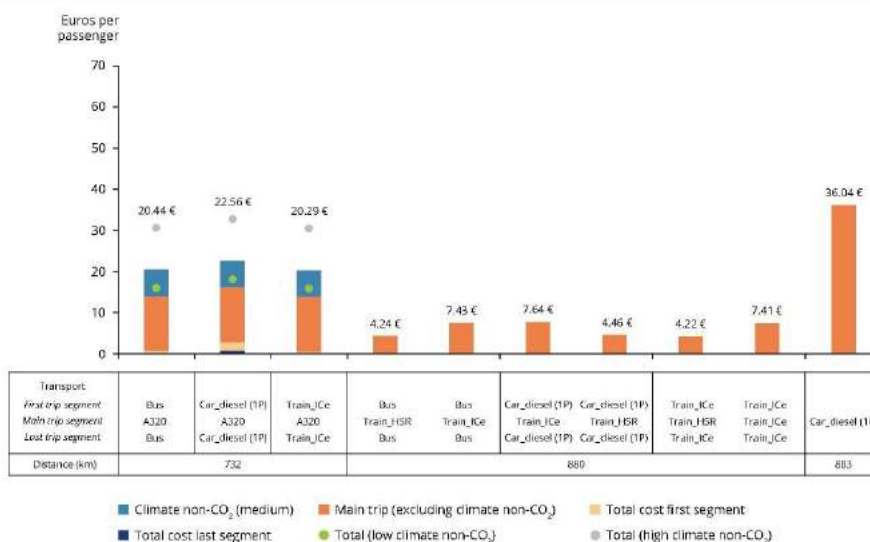
Environmental costs per city pair

Figure A2.34 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (17alt) Monza-Versailles



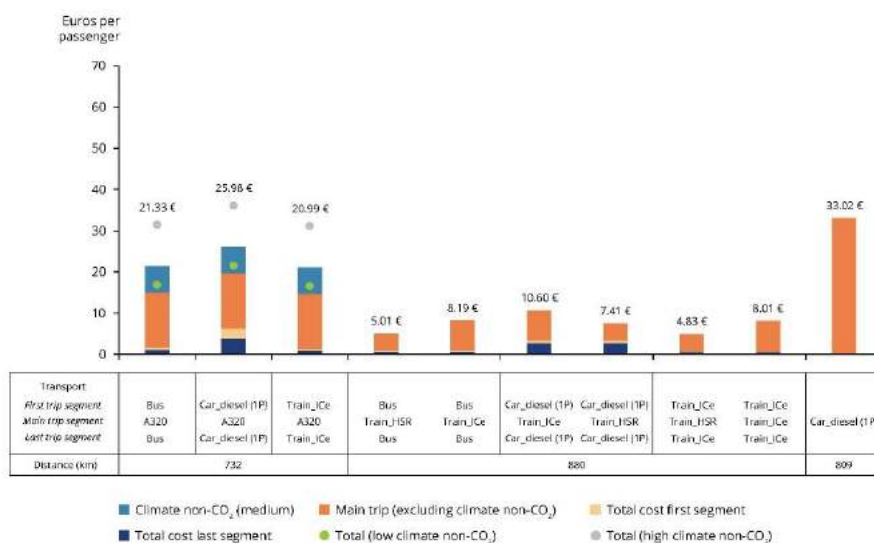
Source: EEA.

Figure A2.35 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (18) Milan-Vienna



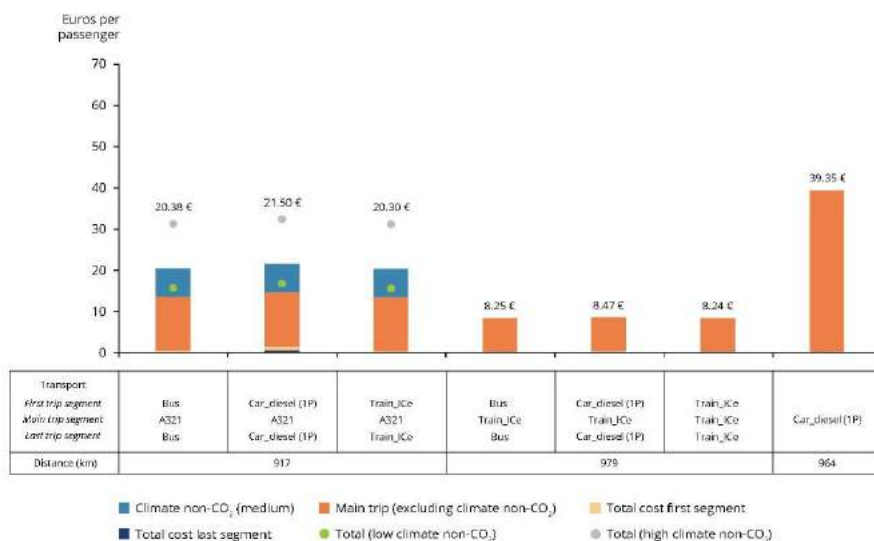
Source: EEA.

Figure A2.36 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (18alt) Monza e Brianza-Sankt Pölten



Source: EEA.

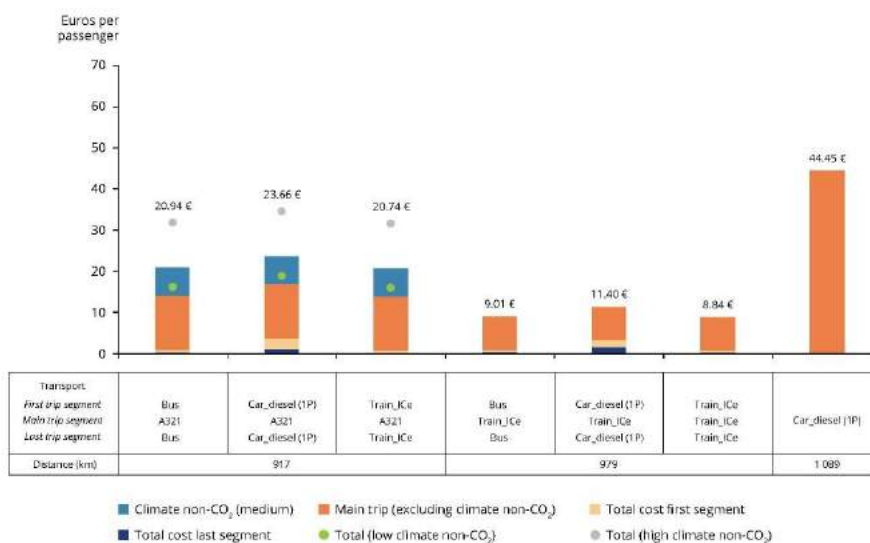
Figure A2.37 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (19) Budapest-Milan



Source: EEA.

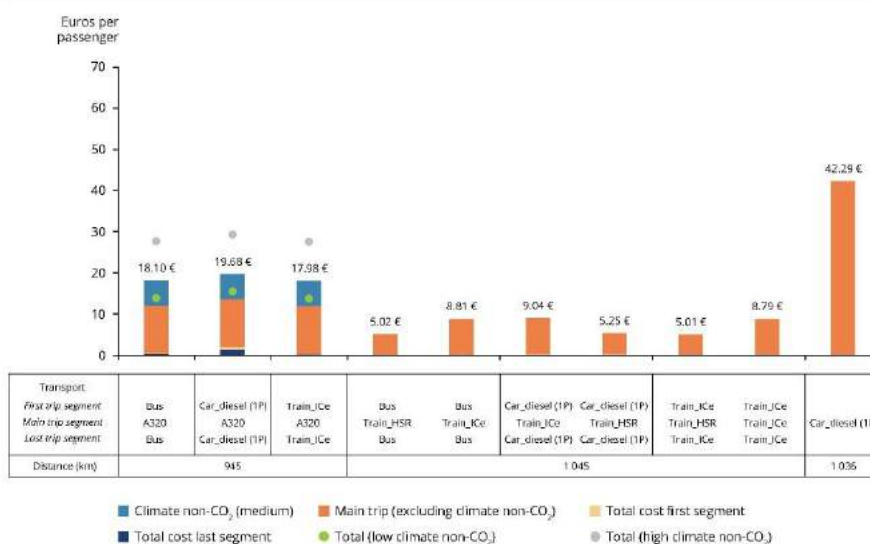
Environmental costs per city pair

Figure A2.38 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (19alt) Vác-Monza



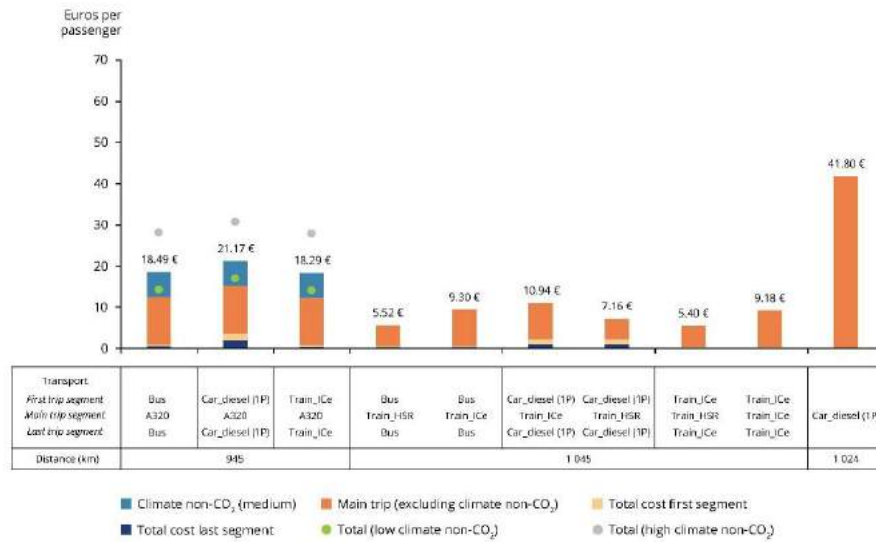
Source: EEA.

Figure A2.39 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (20) Barcelona-Paris



Source: EEA.

Figure A2.40 Environmental costs of main trip and pre/post transport — (20alt) Sabadell-Versailles



Source: EEA.

Export généré le 01/03/2022 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, par email entre le 10/01/2022 et le 01/03/2022

Document : TH-AL-21-010-EN-N TERM 2020 FINAL.pdf, page 111 sur 112

Page 1098 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

European Environment Agency

Transport and environment report 2020 — Train or plane?

2021 — 107 pp. — 21 x 29.7 cm

ISBN 978-92-9480-390-0

doi: 10.2800/43379

Getting in touch with the EU

In person

All over the European Union there are hundreds of Europe Direct information centres. You can find the address of the centre nearest you at: https://europa.eu/european-union/contact_en

On the phone or by email

Europe Direct is a service that answers your questions about the European Union. You can contact this service:

- by freephone: 00 800 6 7 8 9 10 11 (certain operators may charge for these calls),
- at the following standard number: +32 22999696 or
- by email via: https://europa.eu/european-union/contact_en

Finding information about the EU

Online

Information about the European Union in all the official languages of the EU is available on the Europa website at: https://europa.eu/european-union/index_en

EU publications

You can download or order free and priced EU publications at: <https://op.europa.eu/en/web/general-publications/publications>.

Multiple copies of free publications may be obtained by contacting Europe Direct or your local information centre (see https://europa.eu/european-union/contact_en).

Document : TH-AL-21-010-EN-N TERM 2020 FINAL.pdf, page 112 sur 112



European Environment Agency
Kongens Nytorv 6
1050 Copenhagen K
Denmark
Tel.: +45 33 36 71 00
Web: eea.europa.eu
Enquiries: eea.europa.eu/enquiries



European Environment Agency



@754 - CLAVIER Jacques - Bois-de-Céné

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 18:05:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : « Le temps dévolu au transport croît dans une société en fonction de la vitesse de pointe des transports. » (Ivan ILLICH)

Contribution :

« Le temps dévolu au transport croît dans une société en fonction de la vitesse de pointe des transports » (Ivan ILLICH).

Pourtant si j'ai 110km à parcourir, je mets moins de temps à les parcourir si je roule à 110km/h que si je roule à 70 km/h !

À moins que si je peux voler à 900 km/h, j'ai des chances de passer plus de temps dans les transports que si je me déplace à 110 km/h.

Plus la vitesse de pointe augmente, plus le temps de trajet diminue et plus l'envie de bouger, s'accroît.

Avec le rapprochement entre la vitesse de pointe des transports et la liberté des voyageurs, est soulevée la tentation de choisir la vitesse comme un but et non comme un moyen.

Un moyen, au service de la méditation ? Dans le respect de l'environnement ? Des générations futures ? Allons, soyons sérieux.

Aimons la simplicité et la proximité qui sont les formes du merveilleux moderne : elles seules peuvent encore nous jeter sur les routes.

Le contraire de la simplicité et de la proximité : voir la chanson "Harley Davidson" de Serge Gainsbourg en 1967 (en 2022 : il est plus que temps de mettre fin à cette époque)
https://www.paroles-musique.com/paroles-Serge_Gainsbourg-Harley_Davidson-lyrics,p12561

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@755 - Bernadette

Organisme : COLLECTIF POLONIA HAUT DE FRANCE

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 18:20:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne LILLE-POZNAN

Contribution :

Nous fêtons dans nos régions le centième anniversaire de l'arrivée d'une immigration massive de Polonais venant travailler pour les charbonnages de France.

Sachant que la plupart de ces polonais venaient de la région de POZNAN et que les liens familiaux persistent toujours , outre le déplacement en voiture, il faut se rendre soit à CHARLEROI ou BEAUVAIS. Un départ de LESQUIN serait le bienvenue.

Cordialement,

KOLORZ Bernadette

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@756 - BARBIEUX Stéphanie - Anstaing

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 18:20:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :AVIS SUR LE PROJET DE MODERNISATION DE L'AEROPORT LILLE-LESQUIN

Contribution :

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

En tant qu'habitant d'Anstaing, commune comprise dans l'aire d'influence du projet, je vous formule, dans ce courrier, mes observations dans le cadre de l'enquête publique.

SANTE :

L'augmentation du trafic aérien exposera davantage la santé des riverains au bruit des avions: (effets sur le sommeil, les systèmes cardiovasculaires et endocrinien, les troubles psychologiques...).

J'ai eu l'occasion de subir ces nuisances avec des amis sur la commune de Bouvines survolée par les avions à basse altitude en phase d'atterrissage : obligation d'interrompre toute conversation si vous êtes à l'extérieur, impossible de s'entendre ou de profiter d'un quelconque repos sur une terrasse ou dans un jardin. Un avion, minimum toutes les 30 minutes en été.

Un couvre-feu d'au moins 7 heures me semble nécessaire la nuit. Il n'est pas rare que j'entende à Anstaing, le grondement sourd d'avions décollant ou atterrissant au-delà de 23h.

L'augmentation du nombre de vols et de voyageurs, aura également un impact sur la qualité de l'air et exposera davantage les riverains aux particules fines et ultrafines dont le danger pour la santé humaine n'est plus à démontrer.

L'opération immobilière engendrerait une augmentation de 71% du trafic routier, déjà mis à mal aux alentours de l'aéroport actuel, ce qui serait réellement insupportable pour les riverains exposés à davantage de nuisances sonores et olfactives.

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

L'aéroport de Lille-Lesquin se situe au-dessus d'une nappe phréatique très vulnérable aux pollutions.

La surface imperméabilisée par l'aéroport, accrue de 10 ha par le projet, ainsi que l'augmentation du trafic aérien, représentent un fort risque de rejets de substances polluantes vers les captages du Sud de Lille.

CLIMAT

Une prise de conscience écologique mondiale s'effectue depuis plusieurs années quant-à la nécessité de réduire nos émissions de gaz à effet de serre afin de combattre le réchauffement climatique.

Le gouvernement français s'est engagé sur ce domaine et à une échelle locale, la Métropole Européenne de Lille via son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) qui prévoit -45% d'émissions de gaz à effet à serre en 2030 et -89% en 2050 par rapport à 1990 et -16% de consommation d'énergie entre 2016 et 2030.

Cette prise de conscience écologique génère de nouveaux comportements des voyageurs. La crise sanitaire de la COVID-19 et les phases de confinement ont permis de développer de nouveaux moyens de communication. Les visioconférences, les webinaires, le télétravail ne nécessitent plus forcément de déplacements physiques et contribuent à une réduction de la demande sur le trafic d'affaire. Les trafics loisirs sont également impactés par cette prise de conscience écologique croissante, les voyageurs privilégiant les alternatives ferroviaires moins émissives de gaz à effet de serre. Contrairement à ce que dit l'ADL, l'aéroport ne sera pas saturé en 2023. Les nouvelles projections du trafic post-covid 19, montrent que la capacité maximale de 2,6 millions de passagers maximum sera atteinte en 2027 seulement.

La Métropole Européenne de Lille est déjà desservie par 5 aéroports (Roissy, Bruxelles Zaventem, Charleroi, Beauvais, Bruges Ostende), dont 3 sont à environ 1h de Lille (Roissy, Charleroi et Bruxelles Zaventem) et desservis par une ligne TGV reliée à Lille, un réseau autoroutier et des lignes de bus régulières. Une nouvelle extension augmentant le trafic aérien ne me semble pas nécessaire.

Eu égard à l'ensemble de ces observations, j'émet un avis défavorable au projet d'agrandissement de l'aéroport, pour moi, contraire à l'intérêt général dans ce contexte de préservation de la santé humaine, de notre environnement et de notre climat.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, mes sincères salutations.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@757 - Dehaeze Pascal - Wannehain

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 18:40:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur le projet de modernisation et d'agrandissement de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Je ne m'oppose pas à la mise aux normes de l'aéroport de Lille-Lesquin qui s'impose pour favoriser la sécurité des passagers et du site. Mais je suis opposé au projet d'extension proposé par ADL qui va favoriser l'augmentation du trafic aérien et l'accueil de millions de passagers supplémentaires en captant notamment la clientèle d'aéroports proches : Bruxelles, Charleroi, Beauvais et en permettant à l'avenir d'accueillir des avions gros porteurs, en développant toujours davantage l'offre de vols et destinations.

Réchauffement climatique

" Notre maison brûle et nous regardons ailleurs." J. Chirac 4° Sommet de la Terre à Rio en 2002

Il est acquis par tous les scientifiques que le réchauffement climatique est la conséquence de l'activité humaine. L'extension, l'accroissement du secteur aérien est un non sens pour l'avenir. Les effets de ce réchauffement, nous pouvons déjà les percevoir au travers des catastrophes climatiques. Les derniers chiffres donnés récemment indiquent 1°, 1°1 de hausse des températures sur notre planète. Il est quasi admis que l'objectif d'un réchauffement de 1.5° à l'horizon 2030 ne peut plus être envisageable. Ces 7 dernières années ont été les plus chaudes depuis les premiers relevés opérés. Les prévisions indiquent une hausse des émissions des gaz à effet de serre liée au trafic aérien de 3% actuellement à 10% en 2050.

L'avion est le mode de transport le plus polluant. Le kérosène est particulièrement nocif notamment en matière d'émissions de très fines particules non prises en compte en général dans les mesures de pollution.

Une grande majorité des vols sont à destination de villes françaises (70% du trafic) Ces trajets pourraient être remplacés sans beaucoup de contraintes supplémentaires par des trajets en train. Récemment, j'ai personnellement pris le train pour aller à Marseille. Durée du trajet: 4h15, Départ: centre ville de Lille Arrivée: centre ville de Marseille. Par avion : 1h30 de trajet, plus temps d'attente dans les aéroports pour déposer ses bagages, récupérer ses bagages, s'enregistrer, rejoindre l'aéroport de Marseille au centre ville. En faisant le total nous sommes sur une durée quasi équivalente!

L'utilisation d'agrocaburant: l'utilisation de ce carburant n'est pas sans conséquences sur la déforestation et/ou la captation de terres agricoles indispensables à notre alimentation. Moteur à hydrogène: les études les plus optimistes envisagent l'utilisation de ce carburant pour les avions dans plusieurs décennies (au minimum 20/30 ans)

La pollution atmosphérique sur la MEL nécessite régulièrement et plus souvent que par le passé des mesures pour atténuer ou diminuer cette pollution (réduction de vitesse sur autoroute, accessibilité limitée en centre ville de Lille...)

Article Santé Publique 14 avril 2021: "Dans le cadre de son suivi global de l'épidémie, Santé publique France a estimé a posteriori sur la mortalité les conséquences des baisses de la pollution de l'air ambiant observées durant ce premier confinement. Les résultats, publiés aujourd'hui, soulignent que les baisses ponctuelles des niveaux de pollution au printemps 2020 ont été associées à des bénéfices non-négligeables pour la santé avec environ 2 300 décès évités en lien avec une diminution de l'exposition de la population française aux particules ambiantes. Cette estimation confirme qu'une action volontariste sur la réduction des émissions de particules dans l'air se traduit par une diminution sensible de l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé, et la mortalité en particulier."

Il est utile également de reprendre l'avis de l'Autorité Environnementale: "La partie consacrée à l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre présente un excès d'optimisme du fait des hypothèses non réalistes sur lesquelles elle repose. L'AE recommande de la reprendre et d'actualiser en conséquence l'évaluation socio-économique".

L'Agence Régionale de santé (ARS) est également très critique sur ce projet d'extension qui pourrait accentuer, dans un secteur déjà fort impacté par la pollution atmosphérique, les risques pour la santé des habitants des communes à proximité de l'aéroport et de fortes nuisances sonores.

Le trafic routier:

L'aéroport se situe dans un secteur saturé depuis de nombreuses années par le trafic routier. Aucun projet d'ampleur d'aménagement de structures routières n'est en cours sur la métropole. Le contournement Nord Est de l'A1 pour un détournement d'une partie importante du trafic a été définitivement abandonné il y a quelques années. Et aucune étude nouvelle avec un projet d'envergure n'est en cours actuellement. La mise en place d'un nouveau mode de transport collectif (métro, tramway, funiculaire) pour relier la MEL et l'aéroport n'a pas été actée à ce jour. Et plusieurs projets logistiques à proximité de l'aéroport sont à l'étude (extension de la zone d'activité de Lesquin, de Seclin) qui viendront encore augmenter le trafic

Extraits ci-dessous d'un article du Journal La Voix du Nord- Edition Villeneuve-seclin et la Métropole- Jeudi 03 Février 2022:

"Le téléphérique pour desservir l'aéroport...Au fil des années, l'ambition a été revue à la baisse (en termes de distance) et Martine Aubry a fait intégrer l'idée d'un téléphérique entre Saint-Sauveur et

Fives-Cail à Lille dans le plan des transports de la métropole (SDIT) pour une concrétisation... après 2035.

Le tramway vers l'aéroport

Annoncée lors des assises de 2018 par le président de la MEL Damien Castelain, cette ligne devait, à l'horizon 2023 « mettre l'aéroport à quinze minutes du centre de Lille. Cette ligne est également une desserte locale des communes traversées, mais aller jusqu'à l'aéroport c'est vraiment la cerise sur le gâteau. Il n'a pas fallu attendre longtemps pour que les écueils techniques et surtout politiques surgissent... Finalement, le tramway Lille-Lesquin ne figure plus dans les projets qui seront soumis à concertation"

Nuisances sonores

Du fait de l'augmentation importante du trafic depuis 10 ans les riverains de l'aéroport subissent déjà une accélération des nuisances sonores et celles-ci devraient encore s'accroître avec l'augmentation du trafic et l'accueil d'avions plus gros porteurs grâce aux travaux d'élargissement des pistes prévus dans le projet de modernisation. Parce que les personnes ont le droit de dormir la nuit, je souhaite un couvre-feu de 22h à 6h. Plusieurs aéroports en France ont déjà pris cette mesure (Orly, Beauvais, Bâle, Bordeaux, Toulouse, Nantes...)

Protection de l'eau

L'aéroport se situe au-dessus d'une nappe phréatique essentielle pour alimenter la métropole lilloise. L'extension des parkings, la construction de nouvelles infrastructures viendront réduire la zone de captage des eaux pluviales. L'extension du trafic constitue un risque supplémentaire avec l'utilisation d'hydrocarbure. L'indice hydrocarbure dépasse déjà la norme autorisée.

CONCLUSION

Une mise aux normes obligatoire pour la sécurité de chaque passager s'impose.

Mais cette mise aux normes ne doit pas servir à masquer le projet d'ADL qui souhaite par ce moyen élargir les pistes pour accueillir des avions gros porteurs plus polluants et plus bruyants. Lors des réunions de concertation menées en 2020 et 2021 jamais ADL et le SMALIM n'ont évoqué ce projet d'accueil de gros porteurs. Y aurait-il d'autres intentions cachées?

ADL (groupe Eiffage) mettra en place tous les moyens nécessaires en place pour attirer de nouvelles compagnies aériennes, les clients des aéroports voisins et développer ainsi l'offre afin de dégager des bénéfices pour rémunérer ses actionnaires.

ADL s'est engagé dans un "contrat de confiance (!) avec le SMALIM pour ne pas accueillir de fret la nuit" (propos de Mr Coulon président du SMALIM lors de l'une des réunions de concertation en 2021!) Mais quelle certitude (confiance!) peut on avoir alors qu'aucun texte opposable juridiquement n'a été établi sur cet engagement!

Je donne un avis défavorable à ce projet de modernisation et d'agrandissement qui aura pour principales conséquences:

- une dégradation supplémentaire de la qualité de l'air sur la Métropole
- davantage d'émission de gaz à effet de serre qui favorisent le réchauffement climatique
- un accroissement du trafic routier déjà saturé dans notre secteur
- un accroissement des nuisances sonores nuisibles à la santé en particulier pour les habitants à proximité de l'aéroport
- un risque accru de pollution de la nappe phréatique située en dessous de l'aéroport

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@758 - Bertrand - Seclin

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 18:41:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Nous sommes opposés à une augmentation du trafic aérien qui fait peser des risques sur notre santé et sur nos chances de préserver le climat

Contribution :

Actuellement, nous habitons un logement au nord de Seclin (dont nous sommes propriétaires). Notre maison et son jardin se situent exactement dans l'axe des pistes de l'aéroport de Lille-Lesquin. Les avions survolent la maison à basse altitude à l'atterrissage (le plus souvent) mais aussi parfois au décollage. Nous avons constaté une augmentation régulière et significative de la fréquence des vols ces dernières années, en particulier au printemps et en été. Nous avons également constaté un élargissement de la plage horaire des vols avec des survols plus tardifs qu'auparavant (vers 21h ou 22h).

Lorsque les fenêtres (en double vitrage) sont fermées, les avions sont clairement audibles. Lorsque les fenêtres sont ouvertes (notamment au printemps et en été), le bruit d'un avion couvre celui de la télévision. La circulation automobile dans notre rue étant très modérée, le bruit occasionné par le survol des avions est notable et important relativement au niveau sonore ambiant. La nuisance sonore est donc significative voire dérangeante à certaines heures ou à certaines périodes de l'année quand la fréquence des survols est élevée.

Le projet anticipe une augmentation linéaire du nombre de passagers dans une fourchette se situant entre +70% et +114% en 2050 par rapport à 2019, soit environ un doublement des survols.

Le projet indique qu'un PGS (Plan de Gêne Sonore) est en cours d'établissement par le Prefet. Il permettra aux riverains de bénéficier d'une aide pour insonoriser leurs logements. La mention du PGS est en soi une indication que les nuisances sonores ont atteint aujourd'hui un seuil significatif. Nous faisons néanmoins le constat que, bien que notre logement soit déjà insonorisé (double vitrage à toutes les fenêtres), le trafic aérien occasionne des nuisances sonores. Le PGS ne nous apportera rien de plus et ne nous sera d'aucune aide face à l'augmentation annoncée du trafic et des nuisances sonores qui vont s'ensuivre.

Le projet cherche à démontrer que seule une petite fraction de la population est (et sera) soumise à un niveau significatif de bruit dû au trafic aérien et que ce bruit ne ressort pas significativement du bruit ambiant (notamment routier) autour de l'aéroport. Nous estimons qu'en la matière, on ne peut pas raisonner de manière statistique. Nous concernant, le bruit occasionné par le trafic aérien est déjà significatif et se détache nettement du bruit ambiant. Pour évaluer correctement la gêne occasionnée, il faudrait :

- prendre en compte le niveau moyen de bruit de chaque appareil d'une part
- la fréquence des vols par tranches horaires d'autre part
- et déterminer les seuils de tolérance pour chacun de ces critères

Même si le bruit n'est pas continu, il est relativement élevé et chaque survol peut occasionner une gêne. Si j'ouvre une porte qui grince, vous ne m'en voudrez pas, mais si je le fais à répétition deux fois par seconde pendant des heures, vous aurez envie de m'étrangler... Pourtant le niveau de bruit en dB est resté le même. L'augmentation de la nuisance sonore sera donc proportionnelle à l'augmentation du trafic et ne peut être réduite à de simples moyennes ("incidences inférieures à 1,8 dB") sans rapport avec le vécu.

Il est plus difficile pour nous d'estimer le niveau de pollution de l'air (invisible) occasionné par le trafic aérien juste au dessus de notre domicile. Néanmoins, il est raisonnable de penser qu'il n'est pas nul et qu'il est proportionnel au trafic aérien.

L'Autorité Environnementale estime que les principaux enjeux environnementaux du projet sont la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la préservation de la santé humaine, en particulier par la réduction de la pollution de l'air et du bruit pour les populations exposées. Dans son rapport, elle déplore un excès d'optimisme du projet quant à l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre, considère que le projet ne tient pas suffisamment compte des effets des émergences sonores sur la santé, et estime qu'il est nécessaire de mettre en place un couvre-feu nocturne de manière à garantir aux riverains des plages nocturnes d'au moins 7h de repos continu.

Nous estimons que le projet va à l'encontre des enjeux cités par l'Autorité Environnementale et présente un risque élevé pour notre santé.

Nous avons un enfant porteur d'un handicap mental sévère (autisme) qui logera toujours avec nous dans les années et décennies à venir (même à l'âge adulte). Les personnes autistes sont très sensibles au bruit. Mon épouse a des problèmes de santé et le sommeil difficile. Elle dort souvent la fenêtre ouverte (même en automne et en hiver si les températures sont positives) et le projet n'apporte aucune garantie quant à la mise en place d'un couvre-feu nocturne strict. Il précise seulement qu'une modulation tarifaire horaire a été mise en place pour les vols de nuit entre 22 h et 6 h avec une augmentation de 60% du tarif de la redevance atterrissage. Cette modulation tarifaire n'est pas une contrainte suffisante et n'apporte aucune garantie stricte quant au niveau du trafic aérien nocturne à l'avenir et aux nuisances très sérieuses qu'il pourrait occasionner. Ce point est rédhibitoire. Quel que soit le projet, et au vu de l'augmentation prévisionnelle du trafic, nous exigeons :

- la mise en place d'un couvre-feu strict et garanti (trafic nul) de nuit entre 22h et 7h du matin en semaine et entre 22h et 10h du matin le week-end

- la mise en place de quotas pour limiter la fréquence des survols (3 ou 4 survols par heure au maximum) :

* entre 19h30 et 22h du lundi au vendredi

* entre 12h et 14h30 puis entre 19h30 et 22h le samedi

* entre 12h et 22h le dimanche

Le projet prévoit une augmentation du trafic routier d'environ 30% en 2050. Or, actuellement, le trafic routier est déjà quotidiennement saturé sur l'A1 et dans la zone qui entoure l'aéroport (échangeurs routiers entre Lille, Paris, Dunkerque, Villeneuve d'Ascq, Valenciennes et la Belgique).

Les projections quant à l'amélioration de la flotte aérienne sur le plan des émissions polluantes ou sonores sont spéculatives. Aucune garantie ne peut être donnée aux habitants des zones survolées que ces prévisions seront vérifiées et que ces émissions ne seront pas supérieures aux estimations.

Par ailleurs, il nous semble que seule une modération, voire une stagnation ou une décroissance du trafic aérien est aujourd'hui en mesure de garantir une réduction des émissions de gaz à effet de serre en vue de stopper la dégradation du climat. Un doublement du trafic n'est donc pas une option à retenir, d'autant que rien ne permet de garantir que l'efficacité énergétique des appareils fera plus que doubler sur la même période. A ce sujet, l'étude réalisée dans le cadre du projet est très détaillée et bien documentée mais reste hypothétique et spéculative alors que la dégradation de notre climat est déjà une réalité dramatiquement tangible et mesurable pour beaucoup. Nous estimons donc que le projet ne fait pas sens non plus sur le plan environnemental.

Pour conclure, nous estimons que, compte tenu de l'état de l'art des technologies mises à l'œuvre actuellement dans le domaine du transport aérien et sans spéculer sur l'émergence dans un avenir plus ou moins lointain de technologies de rupture plus respectueuses de la santé et du climat, le projet devrait se limiter à une rénovation/mise aux normes des infrastructures et du terminal aéroportuaires (si c'est nécessaire), mais sans objectif de croissance du trafic aérien.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@759 - Katy - Lesquin

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 18:47:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement

Contribution :

Bonjour,

je dis OUI pour une mise aux normes de l'aéroport mais NON à son agrandissement !!

Bien cordialement,

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@760 - BUYSSCHAERT JEAN CLAUDE - Templemars

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 18:52:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : CONTRIBUTION A L ENQUETE PUBLIQUE

Contribution :

Je souhaite lancer un appel solennel à Monsieur le Préfet de Région :

N'abandonnez pas 60 000 personnes riveraines en accordant une autorisation d'exploitation sans modifications et améliorations substantielles du projet de l'aéroport de Lille.

Nous ne sommes pas une sous-population ;

Nous avons des droits comme tous les Français.

Rappel de la Charte environnementale ajoutée à la Constitution Française en 2005 :

Article premier

« Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré

et respectueux de la santé ».

J'attire votre attention sur plusieurs points « dérangeants » concernant le projet :

Le dossier d'enquête très documenté comporte un nombre trop important de pages qui sont destinées le plus souvent à un public averti. Malgré ceci, on se rend compte d'un résultat de lecture consternant : les termes employés de « modernisation » et « mise aux normes » de ce dossier cachent assurément en réalité une volonté d'agrandissement de l'aéroport au profit d'intérêts privés.

Rien n'est susceptible dans ce dossier de justifier d'un réel impact bénéfique pour la Région ou la population qu'il soit touristique ou économique.

L'aéroport doit être rénové et remis en état, mais ceci ne nécessite aucunement un investissement de 100 millions d'euros prévu par Eiffage.

Un doublement du nombre de passagers dans les prochaines années, intéressant financièrement pour le concessionnaire et le propriétaire, entraînerait évidemment une augmentation très importante des vols avec sa cohorte de nuisances polluantes et bruyantes.

Le principal problème est que tout le dossier Eiffage a été monté à partir d'un chiffrage de mouvements quotidiens d'avions minimisé.

Deux autres répondants à l'appel d'offres, déjà gestionnaires d'aéroports, sont bien au-dessus des chiffres d'Eiffage (68 pour Eiffage, 88 pour le second répondant et 100 concernant le troisième). Il est très facile d'annoncer des chiffres quand ceux-ci ne sont pas contractualisés par un contrat d'engagement.

Le problème est que tout le dossier du concessionnaire est basé sur ce chiffre de 68 mouvements quotidiens qui semble impossible à tenir, notamment concernant les nuisances induites par l'aéroport (par exemple le calcul du bilan carbone ou le bruit et la pollution imposés aux populations survolées).

Ce projet va à l'encontre de tous les efforts des communes riveraines investissant pour l'amélioration de l'environnement et la transition écologique.

Page 1111 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

A quoi bon des panneaux solaires, ampoules basse consommation dans les rues, créations d'espaces verts, transports collectifs, véhicules électriques, etc., la liste est longue, si dans un rayon de 2 ou 3 km un investissement met à bas tous les engagements vertueux souvent payés par les impôts de la population.

Il y a dans le projet, un « aménagement » qui pose questions et qui, une fois encore est hors sujet avec une « mise aux normes » : l'élargissement de 15 m de la piste pour les décollages et atterrissages Ouest. Cette modification n'est non pas indispensable pour que Lesquin conserve son agrément, mais elle est uniquement motivée par la volonté de recevoir en permanence des avions beaucoup plus gros, nuit et jour, comme les Boeing 777 et Airbus A350. Ces appareils très lourds et volant beaucoup plus bas lors des décollages et atterrissages que les avions de taille moyenne utilisés aujourd'hui à Lille-Lesquin, peuvent transporter 25 tonnes de fret dans leurs soutes surdimensionnées (notamment dans des containers dédiés). Il est évident que le transport fret est très rentable et qu'il génère des profits importants. Actuellement, ces gros appareils ne sont pas interdits à Lille-Lesquin mais leur activité est limitée à 100 vols annuels, ce qui motive l'octroi de cette fausse « mise aux normes ». La Métropole Lilloise ne doit pas, pour des raisons évidentes, être survolée par des avions caisses enregistreuses d'argent. Lille-Lesquin ne doit pas devenir un centre logistique de fret ayant pour conséquences des nuisances de tous ordres, et notamment un engorgement encore plus important des voies de circulation routière déjà saturées.

Où est l'intérêt général dans ce dossier ? Qui se soucie des populations survolées recevant des pollutions (micro particules entrant directement dans le système sanguin, NOx (gaz polluant) inhalé ou par le bruit perpétuel jour et nuit vecteur de maladies nerveuses et cardiaques ?

Qui protège nos enfants dans les établissements scolaires et sportifs ou nos personnes âgées fragiles contre tous les troubles générés ? Comment un tel scandale sanitaire, environnemental et économique pourrait voir le jour ?

La justification de cet (appelons-le par son nom) agrandissement n'est pas non plus indispensable pour le transport passager. La Métropole Lilloise se trouve seulement à 1 h 15 de Roissy en TGV, 1 h 30 de Charleroi (B), 1 h 45 de Beauvais par autoroute. Ces aéroports possèdent un nombre considérable de destinations ; ils peuvent absorber tous les voyageurs en partance pour les pays du monde entier. Rappelons que le train peut remplacer l'avion pour les transports intérieurs de moins de 2 h 30. Ce mode de transport a un impact carbone fortement inférieur à l'aérien, il est peu polluant et les trajets sont souvent moins onéreux pour leurs utilisateurs.

Le concessionnaire « promet » une augmentation modérée des vols dans les années à venir. Son propos, pour le moins surprenant, indique que l'emploi d'avions plus gros et avec un emport de 100 % (soit pour ces avions 400 passagers) va réduire fortement les décollages et atterrissages. C'est consternant ; aucun concessionnaire ou propriétaire d'aéroport ne peut évidemment agir sur l'emport aérien. Ce sujet est du domaine exclusif des compagnies aériennes qui sont évidemment les seules à pouvoir remplir ou non un avion. L'emport actuel sur Lille-Lesquin ne permet évidemment pas cet optimisme commercial.

L'accès à Lille-Lesquin est aujourd'hui très difficile, tous les habitants de la Métropole peuvent s'en rendre compte. Un projet de « téléphérique » est annoncé reliant Lille à Seclin par télécabines pour

désengorger l'aéroport, dénommé Supraways. Une fois encore cet investissement ne va pas en direction d'un strict respect de l'environnement et de la sauvegarde de notre patrimoine architectural. Des pylônes de béton de 10 mètres de haut reliés à un rail dans le même matériau ne vont pas embellir le paysage urbain ou suburbain, mais voyons son côté utile pour l'aéroport. Le concessionnaire Eiffage et le SMALIM (propriétaire) promettent un impact mesuré concernant le fret sur Lille-Lesquin. Je suis surpris dans le descriptif technique Supraways des possibilités de chaque cabine : de 7 à 9 passagers ou 1,5 tonne de fret. Pas beaucoup de fret ou beaucoup de fret ? Tout peut être envisagé, même le choix d'Eiffage dans la fabrication des pylônes ou du rail en T inversé en béton. J'espère que les fonds nécessaires ne proviendront pas de l'argent public du contribuable, mais les voies aériennes du Seigneur sont impénétrables.

Qu'en est-il des champs captant autour et sur l'aéroport ? Les polluants vont les éviter ?

Les villes riveraines de l'aéroport sont gardiennes de l'eau La MEL s'engage pour protéger durablement la ressource de la métropole. L'eau des nappes phréatiques est un bien d'utilité publique qui doit être préservé au même titre que la santé des populations. Une partie des surfaces va être bétonnée et amoindrira l'infiltration, ce qui aura pour effet de réduire le volume de la nappe phréatique composant 30 à 40 % des réserves de la Métropole Lilloise.

Ce projet jette les bases d'un environnement agressif et mortifère pour les habitants de la zone aéroportuaire et même bien au delà. Aucune justification ne peut être apportée concernant ce dossier sinon l'appât du gain facile.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@761 - Claudie - Valenciennes

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 18:52:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : extension de l'aéroport

Contribution :

Les extensions d'aéroport sont souvent aussi motivées par l'accueil de fret chinois (https://reporterre.net/Contre-l-arrivee-du-geant-chinois-Alibaba-mobilisation-a-Liege-en-Belgique?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=nl_quotidienne). Est-ce certain qu'un tel projet n'est pas sous-tendu à Lille ?

Les trajets en avion ont drastiquement régressé pendant la vague de Covid, avec des avions volant à vide pour conserver les couloirs aériens. De telles épidémies pourraient tout à fait vraisemblablement se renouveler . A t'on imaginé les effets d'un tel scénario ?

On cherche à limiter la production de CO2 et à déployer les véhicules électriques, ce qui a mon sens est une double hérésie puisque nous n'avons pas actuellement une production d'électricité suffisante

pour un remplacement total des véhicules thermiques, que les énergies alternatives sont controversées et ne confèrent pas toutes indépendance et durabilité et puisque la production de ces véhicules non nécessaires pour satisfaire les besoins de mobilité de la population requièrent du CO2 pour leur fabrication. Augmenter le trafic aérien c'est aussi multiplier la production de CO2, il y a donc contradiction avec les objectifs climatiques. De quand date l'étude justifiant l'extension de l'aéroport ? Je doute que l'extension soit justifiée encore aujourd'hui. En tous cas je m'y oppose pour des raisons en lien avec la lutte contre le réchauffement climatique.

Actuellement l'aéroport de Lequin est très mal desservi par les transports en commun, comme du reste une grande partie de la région si l'on considère les nombres de pannes, grèves, retards de toutes sortes incompatibles avec des horaires d'avion. Il ne suffit pas de desservir, encore faut-il un service qui soit fiable. Pourquoi agrandir les aires de stationnement si l'on améliore la desserte alternative aux véhicules particuliers ? Pourquoi ne pas simplement dissuader les usagers de l'aéroport d'y laisser leur voiture sans agrandir les parkings ? Je m'oppose à l'agrandissement sur des terres potentiellement utilisables par l'agriculture puisque parmi les enjeux du siècle figure celui de nourrir les habitants de la planète et toutes les terres cultivables ont un intérêt majeur.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@762 - JOVENIAUX Carole

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 19:07:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à la modernisation de l'aéroport Lesquin

Contribution :

Bonjour,

Agrandir un aéroport dans un contexte où le PCAET ainsi que le SNBC pose des règles de baisse des émissions carbone et de ne plus artificialiser les sols est une aberration. Surtout pour un petit aéroport qui a un nombre de vols limités, en hiver notamment. Et pour certaines destinations à 3h de train (comme Lyon).

Sans parler des nuisances sonores, les émissions de CO2 générées par le décollage qui est le moment du vol qui en génère le plus, et de l'artificialisation des sols.

Habitant Templeuve, les avions décollent au dessus de ma tête.

Le cout engendré par rapport aux gains d'attractivité d'une ville très bien desservie par le TGV est aberrant. Car on ne prend pas en compte des couts induits cachés.

Remettre aux normes l'aéroport pour ne pas que ce soit à risque ok. Agrandir est une folie.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@763 - Nathalie - Seclin

Organisme : particulier

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 19:11:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le projet

Contribution :

Ce projet d'agrandissement est néfaste pour notre santé & l'environnement, cela apportera + de bruit et + de pollution dans l'air - particule fine

Il ne faut pas cacher aux riverains des villes des alentours de Lesquin - qu'il y a un projet de développer les vols de frets - qui auront lieu la nuit - donc fini de dormir les fenêtres ouvertes l'été et de diner tardivement sur la terrasse - il y aura beaucoup de vols de nuit - donc il faut vraiment obtenir un couvre feu

Cela n'est pas très utile à l'économie de la région , il est actuellement à l'opposé des priorités imposées par le réchauffement climatique et la crise énergétique.

il y a assez d'aéroports en région parisienne et en Belgique - seulement à 1h de train de Lille -

il faut repenser le projet des travaux et entreprendre de construire et allonger les taxis-way afin que les avions puissent utiliser toute la longueur de la piste de décollage - cela engendrera moins de bruit et le passage de l'avion plus haut au niveau des zones habitées (il est dommage, car la piste principale 08/26 est très longue - mais peu utilisée sur toute sa longueur...)

Il est vrai - que nous avons achetés nos habitations avec l'aéroport existant - mais il y avait moins rotations aériennes - et moins de partenariat avec les nouvelles compagnies aériennes lowcost actuelles (plus de destinations....même si on repasse par Paris!!!)

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@764 - BUCHET Jean - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 19:19:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : L'agrandissement de l'aéroport Lille-Lesquin augmenterait les nuisances : bruit, environnement

Contribution :

Nous avons déjà trop à subir de la part de cet aéroport : principalement nuisances sonores, impact sur l'environnement.

Sans entrer dans les détails, ceux-ci étant disponibles par ailleurs :

1 - L'élargissement des pistes et des infrastructures du site vont contre les engagements tant nationaux que régionaux en matière de pollution.

En outre, cet aéroport est en concurrence directe avec le TGV, ce dernier étant même plus pratique et largement moins (de quarante à quatre-vingt fois) émetteur de gaz à effet de serre que le transport aérien sur des distances comparables. Les promesses sur les biocarburant et l'hydrogène ne seront pas tenues, ce domaine dans l'aérien étant au mieux expérimental, et sans résultat concluant. Enfin, les compensations carbone ne sont qu'un achat de droit à polluer.

2 - Le trafic routier est par ailleurs déjà à saturation dans la région. L'agrandissement de l'aéroport aggraverait les choses, en augmentant le nombre de poids lourds sur les axes routiers alentour.

3 - Autre point : sous l'aéroport de Lille-Lesquin se trouve une des principales réserves d'eau potable de la région Lilloise. Un extension augmenterait les risque de pollution de cette nappe dans des mesures inacceptables.

Une mise aux normes est souhaitable, certes, mais cet aéroport ne doit pas être étendu. Il en va de notre environnement et de notre qualité de vie.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@765 - Oussama - Fretin

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 19:20:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Favorable à l'extension de l'aéroport

Contribution :

Je trouve le projet très intéressant pour la métropole ainsi que pour le développement de la région.

Je pense qu'il y a un vrai manque de destinations européennes au départ de Lille qui nous oblige à faire 2h de trajet pour rejoindre Paris

De plus il est vraiment nécessaire d'accueillir des compagnies aériennes nationales pour desservir des HUB comme avec la Turkish airlines, ou bien la LOT , ce qui permettra d'avoir une meilleure perspective sur les long-courriers.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@766 - FRANCK - Seclin

Page 1116 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Organisme : Particulier

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 19:29:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :avis sur la modernisation et agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

J'émetts l'avis suivant en date du 10 février 2022 :

-à la lecture des observations des Cours européennes des Comptes et de la Cour

des Comptes française en matière des délégations de service publique ;

-vu les rapports de la Chambre régionale des comptes des 3/11/2015 et

27/05/2016 ;

-vu le bilan du garant de la C.N.D.P du 18 décembre 2021 ;

-vu l'avis délibéré n° 2021- 87 du 3/11/2021 de l'Autorité environnementale ;

-vu l'avis de l'A.R.S des Hauts de France en date du 29/11/2021 ;

-vu l'avis d'enquête publique intitulé : « projet de modernisation de l'aéroport de Lille-

Lesquin » ;

- vu le dossier d'enquête publique sur le « projet de modernisation de l'aéroport de

Lille-Lesquin, et ses différentes pièces annexes ;

-vu les délibérations des conseils communaux à la date du présent avis ;

-considérant un problème de « sémantique » quant au « titre du projet » constaté

par le garant de la C.N.D.P dans son bilan de concertation en date du 18/12/2021,

qui n'est pas de nature à apporter une information transparente à la population ;

- considérant l'absence d'objectifs à atteindre et de pénalités dans la D.S.P attribuée

au groupement Eiffage-aéroport de Marseille regroupé sous l'appellation « AdL

SAS » ;

-considérant le changement substantiel des caractéristiques de la piste principale

08/26 contenu dans le projet, à l'occasion de la mise aux normes de la piste

existante conformément aux directives de l'U.E de 2008 et 2014, détournant ainsi

l'objectif recherché dans le seul but de permettre l'arrivée d'aéronefs de catégorie

E beaucoup plus bruyants, polluants et entraînant des modifications non connues

des trajectoires;

-considérant que ce projet ne répond pas à l'intérêt général de la population en

matière socio-économique et environnementale ;

-considérant que ce projet porte atteinte au droit fondamental et constitutionnel des

citoyens « à bénéficier d'un environnement respectueux de la santé »

-considérant que ce projet crée des préjudices nouveaux et supplémentaires ;

-considérant que ce projet s'oppose à l'instauration de « mesures restrictives » et

notamment l'instauration d'un « couvre-feu » provoquant une rupture d'égalité de

traitement avec les autres citoyens et une atteinte au droit fondamental à la santé;

-considérant que ce projet ne repose pas sur des hypothèses réalistes dans

plusieurs domaines comme l'a relevé l'Autorité environnementale;

-considérant que ce projet met en danger la ressource en eau potable de la

métropole lilloise ;

-considérant que ce projet ne répond pas aux objectifs de la Loi Climat et résilience

et du S.R.A.D.D.E.T ;

-considérant que AdL reconnaît lui-même que son projet, en modifiant

substantiellement la dimension de la piste principale (+ 15 m de large), répond à la

notion conditionnelle du législateur « d'agrandissement » (voir bilan du garant du

18/12/2021, page 16)

Avis « favorable » pour le scénario dit de « référence » assortis des réserves suivantes :

-Maintenance des caractéristiques dimensionnelles de la piste principale : 2825m x 45 m c'est à dire aux dimensions actuelles qui permettent d'accueillir des avions de classe C et D : Airbus A320 et Boeing 737 d'autant que la dérogation provisoire délivrée en 2017 par la D.G.A.C prend fin en 2025 et va à l'encontre de la récente loi « climat et résilience »;

-Instauration d'un « couvre-feu quotidien » de 23h à 7h00 ;

Avis défavorable pour tout autre scénario.

Franck LESCALIER

Pièce(s) jointes(s) :

Document : contribution Franck 2.doc, page 1 sur 10

CONTRIBUTION DE FRANCK LESCALIER

A L'ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE A LA MODERNISATION DE L'AEROPORT DE LILLE-LESQUIN

Cerné par quatre aéroports internationaux (Roissy Ch d G, Amsterdam shipool, Londres Heathrow, Bruxelles-Zaventem) et quatre aéroports régionaux (Charleroi, Ostende, Beauvais et Orly), tous à moins de 2h30 de Lille en TGV ou par route, l'aéroport de Lille Lesquin doit se moderniser et répondre aux directives de l'Union Européenne de 2008 et 2014 en matière de sécurité pour garder sa certification. On peut d'ailleurs s'interroger sur le retard de cette opération de mise en sécurité, tant pour les passagers que pour les populations riveraines, de la part des responsables publics, Région et S.M.A.L.I.M, propriétaires avec la M.E.L des infrastructures. Ce retard avait déjà été soulevé, à deux reprises, par la Chambre Régionale des Comptes en 2016 : « mise aux normes européennes des pistes pour un montant estimé de 1,3 M€ » (source : C.R.C rapport d'observations définitives du 27 mai 2016 et 15 juin 2016). D'autre part, la dérogation accordée à l'aéroport jusqu'en 2025 par les services de l'aviation civile est-elle conforme à la mission première de cette administration : la « sécurité » ?

Le 1er janvier 2020, les propriétaires de l'aéroport, en confiaient l'exploitation sous forme de D.S.P (délégation de service public) au groupement « Eiffage-aéroport de Marseille Provence » sous l'appellation « Lille Aéroport SAS », après un appel d'offre auquel ont concouru deux autres sociétés. Est-il besoin de rappeler les critiques des Cours des comptes nationale et européenne à ce genre de délégation de P.P.P (partenariat public/privé) en raison de leurs coûts pour la collectivité. (Source : « rapport des Cours des comptes européennes 20 mars 2018, rapport de la Cour des comptes, décembre 2017) !

Très rapidement, « Lille Aéroport SAS » et le S.M.A.L.I.M ont mis en place une stratégie de communication, sous forme d'une « concertation » en liaison avec la C.N.D.P (Commission Nationale du Débat Public). Cette « démocratie participative » aurait eu entièrement sa place si elle avait été organisée avant la prise de décision du 25 juillet 2019 en laissant les citoyens se prononcer sur les trois projets. Dans la situation actuelle, elle apparaît plus comme une caution « obligée » des citoyens, sur un seul projet.

Ce projet de modernisation comporte en fait deux volets :

- Le projet de modernisation des installations **actuelles** (et non « à venir », comme l'élargissement de la piste principale) et de mise aux normes obligatoire de l'infrastructure, également qualifié de « **scénario de référence** » ;
- Un projet « d'agrandissement » (comme l'élargissement de la piste principale pour accueillir des gros porteurs de code E), qui ne dit pas son nom, dont une partie est incluse dans le projet « modernisation » qualifié dans sa globalité de « **scénario de projet** » ;

Le garant de la concertation désigné par la Commission Nationale du Débat Public (C.N.D.P) a d'ailleurs relevé ce problème de « sémantique » dans son rapport « Bilan du garant, 18/12/2021, page 16).

Le projet de « mises aux normes », ne pose pas de problème à condition qu'il ne s'agisse pas de « **modifications substantielles** » comme l'élargissement de la piste principale, en raison du caractère obligatoire des directives européennes de 2008 et 2014, sauf à ce que l'aéroport de Lille perde sa certification en cas de non-réalisation, c'est à dire soit frappé de fermeture. Le projet de modernisation des installations **existantes** découle en grande partie de cette mise aux normes,

Document : contribution Franck 2.doc, page 2 sur 10

notamment en matière de sécurité ou de sureté, même si sur ces deux derniers points, peu d'information sont données, ce qui se comprend, mais est regrettable car des erreurs importantes sont déjà décelables pour les spécialistes de la sécurité, ou d'autres....

Par contre, le projet « agrandissement » et développement de l'activité, rarement annoncé officiellement, qui est le « bonus financier » de l'exploitant et le « levier » de son retour sur investissement, et accessoirement du S.M.A.L.I.M, donc des propriétaires des infrastructures, est une ineptie écologique, économique, et environnementale.

Le dossier d'enquête publique, **au titre très réducteur de « projet de modernisation »**, et posant une question de sémantique quant à son titre comporte près de huit mille pages. Il y a un réel déséquilibre entre le pétitionnaire (AdL SAS) et ses bureaux d'étude, et la connaissance de ce domaine particulier de l'aéronautique et du transport, des élus locaux et des populations, notamment riveraines, qui vivent au jour le jour les nuisances, tant de santé publique (respiratoires, sonores), de mobilité, et de leurs conditions de vie en général.

Ces nuisances à venir, aggravant les conditions de vie des riverains, entrent dans le champ juridique du « préjudice supplémentaire ».

EMPORT DE PASSAGERS, NOMBRE QUOTIDIEN DE MOUVEMENTS, TRAFIC ;

Deux autres sociétés, X et Y, ont concouru à l'appel d'offre. Pour 3,9 M de passagers en 2039, elles présentaient les hypothèses suivantes :

- La société X prévoyait **32 120** vols annuels, soit 88 par jour avec 124 passagers en moyenne, donc 7391 vols supplémentaires qu'AdL SAS !
- La société Y prévoyait **36500** vols annuels, soit 100 par jour, avec 106 passagers en moyenne donc 11 771 avions supplémentaires qu'AdL SAS !

Comment « AdL SAS » peut-il réussir avec 68 mouvements quotidiens, là où ses deux autres concurrents, également spécialistes de la gestion d'aéroport, avaient besoin respectivement de 88 et 100 mouvements quotidiens pour répondre aux exigences du dossier ?

Dans son dossier, « AdL SAS » envisage la venue d'Airbus A350 et de B777 (code E, **non encore en service actuellement** sur l'aéroport) d'une capacité double (400 sièges, jusqu'à 550 places pour le B777 en version « lowcost », données constructeur) que celle des avions actuellement utilisés (code C) : A319, A320, B737 (180 sièges, données constructeurs), donc des avions plus lourds, plus bruyants, plus polluants, avec des trajectoires différentes en raison de leurs caractéristiques techniques, dont pour le moment on ignore tout ! L'arrivée de ces avions « gros porteurs » est clairement explicitée dans les pièces D02, partie 3 pages 6 et 9.

Toutes les hypothèses du dossier d'« AdL SAS » (études, simulations environnementales, nuisances sonores...) reposent sur ce chiffre minimaliste de 68 vols quotidiens, chiffre qui contribue à la production d'un modèle théorique parfait mais est-il réaliste ?

D'autre part, « AdL SAS » se garde bien de préciser que les avions ont, comme les trains, des heures de départ fixées et coordonnées au plan national, voire international, pour l'usage de l'espace aérien. **Un avion ne décolle pas en fonction de son taux de remplissage appelé « emport »**, mais à partir d'un planning horaire national, voire international, de disponibilité de l'espace aérien, c'est l'une des raisons d'être du « contrôle aérien » ! **C'est un non-sens que de vouloir faire croire qu'un avion décolle à partir d'un certain taux de remplissage !**

Document : contribution Franck 2.doc, page 3 sur 10

Le SMALIM (Région Haut de France et la M.E.L) a accepté et validé le dossier d'«AdL SAS », sans contractualiser d'objectifs à atteindre ou à ne pas dépasser mais surtout sans pénalités à appliquer en cas de non-respect. Tout dans ce dossier, repose sur « **des engagements verbaux qui n'engagent que ceux qui les entendent** » !

L'intérêt général qui doit prévaloir dans ce dossier, y compris dans le cadre d'une Délégation de Service Public, est totalement absent de ce dossier qui semble plus servir les intérêts privés d'«AdL SAS » et de ses actionnaires.

Conclusions :« AdL » et ses bureaux d'études ont choisi des hypothèses pour produire un modèle théorique parfait sur le papier, incluant des « avions basés » (DOC C04, page 39), donc des vols de nuit, de plus grande capacité (DOC C04, page 40), plus bruyants, plus polluants, mais quelle sera la réalité pour les populations riveraines ? Où est la notion « d'intérêt général » qui doit prévaloir sur les intérêts d'un groupement privé ?

TRANSPORTS, AMENAGEMENT DE ZONE DE FRET, « SUPRAWAY » ;

1) L'augmentation de l'activité de l'aéroport, va entraîner une augmentation des déplacements routiers, notamment le transport individuel automobile compte tenu de la nature de la clientèle de la zone de « chalandise » dans un rayon de 60 Km autour de l'aéroport. Il n'est pas besoin de revenir sur la situation actuelle des conditions de transports et de circulation dans la métropole lilloise, totalement saturée, qui pénalisent quotidiennement la population. L'augmentation de l'activité de l'aéroport ne fera qu'accroître cette situation de saturation, jusqu'à arriver à une paralysie complète. Le problème de la décongestion de l'autoroute A1 ne peut trouver sa solution que dans des délestages plus en amont, entre Arras et Douai.

2) Plusieurs projets de « zones logistiques » sont actuellement à l'étude dans la zone de l'aéroport, voire au stade des autorisations, parmi les principaux :

- La ZAC Lil'AEROPARC au nord, mitoyenne de l'aéroport sur la commune de Lesquin, prévision : 5.000 emplois (source « la gazette du Nd PdC-7/02/2020 »);
- P3logistiqueParks (source : « Lilleactu », 11/10/2021), sur le territoire de Seclin, activité de logistique d'une superficie de 23.000 m² !

D'autres activités s'implantent à la périphérie de la Métropole, souvent de logistiques. Ce seront autant de véhicules particuliers de salariés, et de poids-lourds qui viendront paralyser un peu plus le réseau routier déjà saturé, polluer l'atmosphère, et risquer de porter atteinte aux champs captants en cas de catastrophes.

3) Dans le dossier d'enquête publique, AdL a prévu d'accueillir des avions gros porteurs de catégorie E (airbus A 350 et Boeing B777) de capacité double aux avions actuels de catégorie C (airbus A320 et Boeing B737). Ces avions gros porteurs disposent de soutes aménagées pour recevoir du fret (source : dossier d'enquête publique- doc C04 page 35) : « le type d'avions court ou moyen-courrier (avions actuels à Lesquin), ne dispose pas de soutes pouvant accueillir des containers fret adaptés », d'où le recours à des avions de catégorie E (source : doc B page 26) : « la réalisation d'accotements pour la piste principale permettra de continuer de recevoir des avions de nouvelle génération (B777 et A350). Ce type d'appareils n'atterrit pas actuellement à Lille-Lesquin ! La réalisation de ces nouveaux « accotements » (2 x7,5 m) a pour unique but de permettre l'atterrissage de ces gros porteurs et de régulariser la « dérogation » accordée par la D.G.A.C jusqu'en 2025. Il s'agit d'une modification « substantielle » sans lien direct avec la mise aux normes de la piste principale dans sa configuration actuelle, objet des directives de 2008 et 2014 de l'U.E.

La « modernisation » et la « mise aux normes » ne sont qu'un prétexte pour modifier de façon substantielle et agrandir la piste principale en artificialisant et en bétonnant 4,2 ha de terrain le long de la piste principale (2.800m x (2 x 7,5m) pour accueillir des « gros porteurs », plus polluants et surtout plus bruyants.

Contrairement à ce qu'ont déclaré le président du SMALIM et AdL, on peut légitimement penser que l'activité de fret fait certainement parti du « business plan » d'AdL dans le temps et de façon discrète, s'inscrivant dans le développement du « e-commerce ». Rien n'étant contractualisé, tout est possible surtout quand on sait que l'aéroport de Roissy Charles De Gaulle arrive à saturation de son activité fret. **Tout est résumé dans cette page 35 du doc C04.**

4) Une étude de 73 pages est consultable sur internet sous le titre : « SUPRAWAYSSYNTHESE-étude-SuprAéro-LILLE-VF ». Elle date du 28 janvier 2020 soit six mois après l'attribution de la D.S.P, mais quand a-t-elle été réalisée (voir pièce B02 du dossier d'enquête publique, résumé non technique, page 29) ? Le donneur d'ordre de cette étude est le SMALIM associé à AdL, et vient compléter la compréhension du « business-plan » développé au point 3 ci-dessus.

Cette étude complète consiste à présenter un nouveau moyen de transport innovant et « privatisable » pour le cœur de la Métropole lilloise à partir de navettes autonomes suspendues à un monorail en béton. Les navettes peuvent transporter, à la demande, de 6 à 9 passagers, mais également 1,5 tonne de fret (voir photo, page 4 du document de 73 pages consultable sur internet) ! Son impact visuel sur le paysage et la richesse architecturale de la métropole, en particulier de la ville de LILLE, n'est pas sans critique, sans compter l'atteinte à la vie privée des riverains, que pourrait représenter ce mode de transport aérien suspendu à dix mètres de hauteur !

Elle présente la particularité d'avoir « une bretelle » qui dessert l'aéroport de Lille-Lesquin.

On peut s'interroger sur ce mélange de compétence : « la compétence transport dépend de la Métropole Européenne de Lille (M.E.L) pour les transports en commun sur son territoire », « le schéma directeur des infrastructures de transport de la M.E.L (S.D.I.T) n'inclut pas l'aéroport » (source : pièce C04 du dossier d'enquête publique-description du projet page 31).

Même si la M.E.L est en partie propriétaire de l'infrastructure de l'aéroport, il conviendrait de clarifier le rôle de chacun, notamment concernant le financement de cette importante opération d'investissement, si elle voit le jour, d'autant que le Président du S.M.A.L.I.M a déclaré : « l'opération de cette D.S.P ne coûtera pas d'argent public » !

Même si on peut comprendre le côté « vertueux » de cette « bretelle » qui desservirait l'aéroport pour soulager la saturation routière et tenter d'atteindre les 17 % de part modale de transport en commun, on remarquera également qu'AdL devrait profiter de la possibilité de ventiler son fret par cet « investissement public » innovant dont on ignore tout, pour le moment, de son financement ! Par ailleurs, qu'entend la société SUPRAWAY par le terme « privatisable » ?

On peut se poser la question de savoir : qu'est-ce qui a primé dans la décision de projet ? La volonté d'offrir à la population un mode de transport supplémentaire innovant alors que l'offre de transport en commun est déjà importante (bus liane, métro...) ou permettre à l'exploitant privé de l'aéroport d'assurer son développement ? D'autre part, en matière de pollution et de bilan carbone, il serait intéressant de connaître le coût du recyclage des dizaines de milliers de mètres carrés de panneaux photovoltaïques alimentant ce procédé de transport.

Document : contribution Franck 2.doc, page 5 sur 10

EMPLOI ;

De façon générale, toute opération de « modernisation » entraîne des gains en matière de ressources humaines, et notamment avec le développement à long terme de l'intelligence artificielle (I.A) et de la robotique qui lui est associée. Le gain de personnel est d'ailleurs l'un des arguments avancés dans l'étude SUPRAWAY

Par ailleurs, il est à noter qu'en 2019, AdL emploie 1065 personnes pour gérer environ 2,2 millions de passagers, quand l'aéroport de Beauvais n'emploie que 985 personnes pour gérer près de 4 millions de passagers, objectif que compte atteindre AdL en 2039 ! (Source : dossier enquête publique, étude socio-éco. Cabinet SETEC, page 50).

Comme pour « son excès d'optimisme » en matière de gaz à effet de serre relevé par l'Autorité environnementale, il semble que les études d'AdL en matière d'emploi souffrent des mêmes défauts.

AdL s'est tout d'abord opposé à fournir l'étude Arthur. D LITTLE d'avril 2020 qui prévoyait la création de **600 ETP**, en contestant par un courrier du 24 août 2021 l'avis favorable du 22 juillet 2021 n° 20213975 de la C.A.D.A ! Cette étude nous a été malgré tout remise par le président du S.M.A.L.I.M, le 17 novembre 2021 suite à une réunion avec les co-présidents du S.I.V.O.M. Rien ne justifiait ce refus !

D'ailleurs, à l'occasion de la réunion publique du 16 septembre 2021, organisée à l'Hôtel de la Région,, le Président du S.M.A.L.I.M déclarait (voir vidéo sur site « modernisons l'aéroport » , +3h à 3h07) : « pour nous, cette étude était assez anecdotique ».(celle d'avril 2020)...., alors que l'étude qui vient de nous être présentée, c'est une étude toute fraîche, dont je n'ai pas encore eu le temps d'en prendre connaissance.... », « Vous n'avez pas eu l'autre étude, qui était une étude sérieuse, mais pas poussée, maintenant on a un truc sérieux ..., moi, je n'ai pas fait la course à l'emploi » ! (Sic). La nouvelle étude, réalisée par le même cabinet, créerait, comme par magie, à l'horizon 2050 non plus 600 ETP, mais 1973 ETP, soit trois fois plus que l'étude d'avril 2020 ! (Document B2, résumé non technique, page 86). Pourquoi 2050, et pourquoi trois fois plus ?

On peut donc s'interroger sur le sérieux de ces études mais également sur les critères retenus par les décideurs, qui ont présidé, en 2019 pour départager les trois candidats à l'appel d'offre.

L'étude en matière d'emploi est particulièrement confuse et illisible en introduisant deux scénarii : l'un de « référence » (sans agrandissement), le second de « projet » (avec agrandissement), d'autant que les « clés de projection » ne sont pas connues. Par ailleurs pourquoi raisonner à l'horizon 2050, et insister sur ces chiffres, alors que la concession se termine en 2039 ?

Le bureau d'étude aurait été bien inspiré de ne présenter que les « emplois directs » créés et nécessaires au fonctionnement de l'exploitant, et les « emplois indirects » des activités annexes de la plate-forme aéroportuaires. Ces deux chiffres auraient démontré les créations d'emplois qui auraient profité localement.

Les emplois « induits et catalytiques », sont difficilement appréhendables et ce sont ces « emplois » qui connaissent les augmentations les plus fortes, notamment les « catalytiques » (+ 1.347 ETP), dont il n'est pas sûr que le bénéficiaire profite localement.

Cette étude, purement théorique, s'inscrit dans un monde idyllique, et ne prend pas en compte : les progrès technologiques sur la période, généralement destructeurs d'emplois, les crises économiques ou financières voire sanitaires ou environnementales et leurs conséquences.

Ces modèles d'études théoriques, aux contours et hypothèses incertains, ont séduit, dans un premier temps, un certain nombre d'élus locaux. Faut-il, pour autant y accorder une confiance aveugle, tant les imprévus sur une période de vingt ou trente ans sont nombreux. **Un modèle théorique, ne reste que théorique dans l'absolu, y va-t-il de l'intérêt général, on peut en douter.**

Dans tous les cas, le « scénario de référence » semble être la solution la plus sage, le scénario « projet » ne créant que 315 emplois (directs et indirects) sur une période de vingt ans (2039), fin de la concession, soit une moyenne de 16 emplois par an pour toute la Région. Ce chiffre est très faible, mis en perspective des nuisances environnementales.

NUISANCES SONORES, TRAFIC, TRAJECTOIRES, AVIONS « BASES » ;

« **Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé** » Art. 1 de la loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1er mars 2005.

Cet article 1 de la Charte de l'environnement, incluse dans la Constitution française consacre le droit de **tous** les citoyens, y compris les riverains des aéroports, de vivre dans un environnement respectueux de la santé.

Si on peut admettre, des nuisances diurnes « maîtrisées » pour l'exploitation d'un aéroport, il est inacceptable que le sommeil des habitants soit perturbé par le vol d'aéronefs commerciaux ou de fret la nuit. L'instrumentalisation de l'autorisation des vols nocturnes réglementaires : humanitaires, sanitaires, gouvernementaux...pour justifier l'éventualité des vols de nuit commerciaux ou de fret, frise l'indécence et le mépris des populations riveraines.

Les effets des vols et nuisances nocturnes sur la santé des riverains et des populations, n'est plus à démontrer. Des études scientifiques, notamment de l'A.N.S.E.S et de l'O.M.S, ont démontré les conséquences néfastes en termes de santé publique : troubles du sommeil, stress chronique, hypertension artérielle, problèmes cardio-vasculaires, troubles hormonaux, problèmes psychiques, troubles de l'apprentissage et difficultés de concentration chez les enfants, Le coût financier de ces atteintes par les nuisances sonores d'origine aérienne est estimé en France à 4 milliards d'€ annuel.

AdL et le S.M.A.L.I.M s'engage verbalement à ne « pas augmenter les vols de nuits, ni à développer les activités de fret » ! Par contre, ils refusent l'instauration d'un « couvre-feu », et souhaitent l'autorisation « d'avions de compagnies basés », dont on sait pertinemment que ce service aux compagnies aériennes est générateur de vols de nuit. **Quel paradoxe, refuser un « couvre-feu » c'est admettre une activité nocturne !**

I.C.P.E particulière, ADL et le S.M.A.L.I.M, en créant des nuisances supplémentaires s'exposent à la théorie juridique « des préjudices nouveaux et supplémentaires ».

AdL prétend sanctionner par des augmentations de taxes exprimées en %, **sans en préciser l'assiette**, les compagnies aériennes en infraction, contrairement à ce qu'avait préconisé le « garant » (voir bilan du garant, 18 décembre 2020, page 14 § 6). Le montant nominal et réel de ces taxes (quelques centaines d'€ par vol, n'aura aucun caractère dissuasif pour les compagnies aériennes). Quant à l'aviation civile, elle ne semble pas jouer son rôle d'autorité de police administrative dans l'instruction des dossiers d'infractions constatées. Par ailleurs, ce n'est pas l'établissement d'un Plan de Gène Sonore (P.G.S) qui améliorera la situation des riverains, quand on connaît le montant ridicule des subventions pour l'insonorisation des habitations (quelques milliers d'€) par rapport aux coûts des travaux, et le nombre d'habitations concernées (quelques dizaines tout au plus). Par

ailleurs, est-il normal que des riverains doivent vivre en période de canicule l'été, entièrement calfeutrés en raison des nuisances sonores ?

AdL argumente également l'arrivée de générations d'aéronefs plus performants (avions électriques ou à hydrogène) et moins bruyants ! D'une part, AdL n'a pas la maîtrise du remplacement des flottes d'avions qui sont du domaine des compagnies aériennes. D'autre part, outre qu'il y aura toujours des phénomènes de physiques et d'acoustiques incompressibles en matière de bruit, ces générations de nouveaux aéronefs, si elles voient le jour, ne sont pas avant l'horizon 2050 voire plus selon des revues spécialisées ! Seuls les carburants changent, les moteurs restent !

La plupart des aéroports français (Beauvais, Nantes, Bâle-Mulhouse, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Orly....) disposent d'un « couvre-feu ». Tout récemment, un arrêt du Conseil d'Etat (n° 439195 du 9 juillet 2021), a annulé pour excès de pouvoir, un arrêté du secrétaire d'état aux transports, accordant une dérogation aux restrictions d'exploitation (couvre-feux) antérieures à l'aéroport de Beauvais, consacrant ainsi le droit fondamental et constitutionnel à la santé des riverains de l'aéroport.

Pourquoi ce qui est possible ailleurs, ne le serait-il pas à Lille-Lesquin ? Les habitants de la Métropole Lilloise ne sont pas des « sous-citoyens », ils ont le droit d'être traités à égalité avec les citoyens des autres régions, d'autant que l'Autorité Environnementale, dont on ne peut mettre en doute l'expertise, a préconisé dans son avis délibéré n° 2021-87 du 3 novembre 2021 : « un couvre-feu nocturned'au moins 7 heures consécutives », tout comme l'Agence Régionale de Santé (A.R.S) dans son avis du 29/11/2021 (pièce D04 du dossier d'E.P).

Dans son mémoire en réponse à l'Autorité environnementale, AdL n'apporte que de vagues réponses dilatoires basées sur des « échanges au cours de la concertation », « des engagements à ne pas dépasser les vols nocturnes de 2019 », « la gratuité du parking nocturne », « la non recherche de l'activité fret » etc....Comme l'a déclaré le président du S.M.A.L.I.M lors de la réunion publique organisée à l'Hôtel de la Région le 16 septembre 2021 : « **on n'est pas dans un monde de bisounours** » (sic)! Rien n'est contractualisé officiellement.

Seule l'instauration d'un « couvre-feu » par l'autorité compétente, de sept heures minimums, garantira aux riverains le droit fondamental à la santé inscrit dans la Constitution française. Cette disposition devra faire l'objet d'une « réserve » en cas d'avis favorable au projet. Il en va de même, pour l'interdiction d'avions « basés », source de nuisances sonores nocturnes.

Seules les populations riveraines, dans ce dossier, sont affectées d'une valeur ajoutée nette (V.A.N) négative. Aucune mesure compensatoire pour les riverains : indemnisation, rachat des propriétés au prix du marché comme dans d'autres pays européens, des réductions fiscales ne sont prévues dans ce dossier. Une fois de plus l'intérêt général est mis à mal.

Si un couvre-feu n'est pas instauré :

- Il y aura une pollution lumineuse nocturne accrue. Les conséquences de l'excès d'éclairage artificiel ne se limitent pas à la privation de l'observation du ciel étoilé. Elles sont aussi une source de perturbations pour la biodiversité (modification du système proie-prédateur, perturbation des cycles de reproduction, des migrations...) et représentent un gaspillage énergétique considérable.
- Il y aura un accroissement du trafic de transport routier nocturne dû à l'augmentation du fret.

Il s'agit de propositions raisonnables.

PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES NATURELLES ;

1) Le projet de « modernisation-agrandissement » de l'aéroport de Lille-Lesquin, présente un risque réel pour la protection de l'environnement et des ressources naturelles, notamment la protection de la nappe phréatique de la craie au sud de Lille, dont la qualité et la quantité sont fortement impactées par l'activité humaine. Les champs captants représente 40% de l'alimentation en eau potable des habitants de la Métropole, et il n'y a pratiquement plus de solution de remplacement ou de secours en cas de pollution majeure.

Actuellement, lors des « départs longs piste 26 » (décollages par vents d'ouest), les avions survolent la partie la plus vulnérable et sensible des champs captants là où affleure la nappe de la craie (entre Houplin et Ancoisne). Que se passerait-il pour l'avenir de cette nappe, si un avion au décollage, période critique de vol, venait à s'écraser sur cette zone avec ses réservoirs pleins de kérosène, d'autant qu'AdL envisage la venue de gros porteurs (A350 et B777, avions de code E), par **élargissement de la piste principale de quinze mètres, ce qui n'est pas une « mise aux normes de sécurité » de l'existant, mais un agrandissement substantiel qui ne dit pas son nom !** Cette zone doit être « **sanctuarisée** » les trajectoires doivent être revues tout en évitant les zones habitées, d'autant que les avions de code E ne peuvent pas, pour des raisons techniques de trajectoires, emprunter la procédure de « départs courts » le long de l'A1 (voir procédures SID RNAV RWY 26). **Cette refonte des trajectoires doit s'accompagner de « waypoint over avec enregistreurs ».**

2) Dans le cadre de son étude « bilan carbone », AdL envisage une solution de géothermie. Une fois de plus, la nappe phréatique risque d'être polluée même si le foreur prévoit un « tubage » lors de la traversée de la nappe, d'autant que les eaux d'infiltration s'écoulent de l'aéroport, vers la zone la plus vulnérable des champs captants à HouplinAncoisne le long du canal de Seclin.

Cette zone est particulièrement sensible avec la présence de deux failles géologiques séparées de quelques kilomètres : celle de Wattignies et la faille dite de Seclin longeant le canal du même nom, dont la dernière manifestation sismique perceptible remonte à mai 2015 ! Est-il besoin de rappeler qu'à l'occasion d'activités de recherche de géothermie dans la région de Strasbourg, cette région a été l'objet d'une série de séismes en juin 2021. Il convient d'être particulièrement prudent dans ce domaine, d'autant que le sous-sol de la région est particulièrement instable en certains endroits (carrières et catiches) et le bassin minier tout proche.

3) AdL, prévoit le recours à un parc photovoltaïque sous forme « d'ombrières ». Si cette initiative paraît « vertueuse » pour améliorer le bilan carbone, il apparaît, dans un passé encore tout récent (rapports Chambre régionale des comptes du 3/11/2015 page 13 et rapport du 27 mai 2016, page 18) que : « **Ce projet a été très rapidement abandonné pour des raisons d'incompatibilité avec l'activité aéronautique** » ! **Pourquoi ce qui était incompatible avec « l'activité aéronautique »** il y a cinq ans le serait-il aujourd'hui ? Ce problème mériterait une réponse dans le cadre du « procès-verbal de synthèse » qui sera remis au maître d'ouvrage à l'issue de l'enquête afin d'obtenir une réponse transparente.

AVIS ET CONCLUSIONS

Document : contribution Franck 2.doc, page 9 sur 10

J'émet l'avis suivant en date du 10 février 2022 :

- à la lecture des observations des Cours européennes des Comptes et de la Cour des Comptes française en matière des délégations de service publique ;
- vu les rapports de la Chambre régionale des comptes des 3/11/2015 et 27/05/2016 ;
- vu le bilan du garant de la C.N.D.P du 18 décembre 2021 ;
- vu l'avis délibéré n° 2021- 87 du 3/11/2021 de l'Autorité environnementale ;
- vu l'avis de l'A.R.S des Hauts de France en date du 29/11/2021 ;
- vu l'avis d'enquête publique intitulé : « projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin » ;
- vu le dossier d'enquête publique sur le « projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin, et ses différentes pièces annexes ;
- vu les délibérations des conseils communaux à la date du présent avis ;
- considérant un problème de « sémantique » quant au « titre du projet » constaté par le garant de la C.N.D.P dans son bilan de concertation en date du 18/12/2021, qui n'est pas de nature à apporter une information transparente à la population ;
- considérant l'absence d'objectifs à atteindre et de pénalités dans la D.S.P attribuée au groupement Eiffage-aéroport de Marseille regroupé sous l'appellation « AdL SAS » ;
- considérant le changement substantiel des caractéristiques de la piste principale 08/26 contenu dans le projet, à l'occasion de la mise aux normes de la piste existante conformément aux directives de l'U.E de 2008 et 2014, détournant ainsi l'objectif recherché dans le seul but de permettre l'arrivée d'aéronefs de catégorie E beaucoup plus bruyants, polluants et entraînant des modifications non connues des trajectoires;
- considérant que ce projet ne répond pas à l'intérêt général de la population en matière socio-économique et environnementale ;
- considérant que ce projet porte atteinte au droit fondamental et constitutionnel des citoyens « à bénéficier d'un environnement respectueux de la santé »
- considérant que ce projet crée des préjudices nouveaux et supplémentaires ;
- considérant que ce projet s'oppose à l'instauration de « mesures restrictives » et notamment l'instauration d'un « couvre-feu » provoquant une rupture d'égalité de traitement avec les autres citoyens et une atteinte au droit fondamental à la santé;
- considérant que ce projet ne repose pas sur des hypothèses réalistes dans plusieurs domaines comme l'a relevé l'Autorité environnementale;
- considérant que ce projet met en danger la ressource en eau potable de la métropole lilloise ;
- considérant que ce projet ne répond pas aux objectifs de la Loi Climat et résilience et du S.R.A.D.D.E.T ;
- considérant que AdL reconnaît lui-même que son projet, en modifiant substantiellement la dimension de la piste principale (+ 15 m de large), répond à la notion conditionnelle du législateur « d'agrandissement » (voir bilan du garant du 18/12/2021, page 16)

Avis « favorable » pour le scénario dit de « référence » assortis des réserves suivantes :

- Maintien des caractéristiques dimensionnelles de la piste principale : 2825m x 45 m c'est à dire aux dimensions actuelles qui permettent d'accueillir des avions de classe C et D : airbus

Document : contribution Franck 2.doc, page 10 sur 10

- A320 et Boeing 737 d'autant que la dérogation provisoire délivrée en 2017 par la D.G.A.C prend fin en 2025 et va à l'encontre de la récente loi « climat et résilience » ;
- Instauration d'un « couvre-feu quotidien » de 23h à 7h00 ;

Avis défavorable pour tout autre scénario.

F LESCALIER

@767 - LESCALIER TOUSSAERT NATY - Seclin

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 20:00:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : CONTRE LE PROJET D'AGRANDISSEMENT

Page 1129 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

je ne suis pas contre la modernisation & la mise aux normes & la sécurité

Je suis étonnée - car ce projet d'agrandissement avec l'extension de l'aéroport de Lesquin est totalement à l'opposé avec les enjeux écologique et économique

Pourquoi avoir un aéroport à 1h de Paris - pour des vols internationaux (voir également aéroport sur la Belgique et Beauvais) - à contre sens - des objectifs fixés par la loi Climat - Limitation des hausses d'émissions de gaz à effet de serre ? Réduction des émissions de CO2 ?

Pour toutes les communes voisines à l'aéroport :

- Obtenir un couvre feu durant la nuit - de 22h à 6h du matin - préconisation de l'autorité environnementale - pour avoir 7 heures de sommeil

- Obtenir une modification des trajectoires afin d'éviter le vol des avions en basse altitude au dessus des habitations (voir la piste 08/26) qui n'est pas utilisé sur toute sa longueur (bâtir des nouveaux taxis-way... - cela peut vraiment engendrer moins de nuisances...revoir le projet et le budget...mais il faut vraiment prendre en compte cette idée - qui pourrait rendre la vie bien meilleure pour beaucoup de riverains...

- Obtenir une obligation d'une réglementation des nuisances sonores - voir des aides financières pour les riverains souhaitant effectuer des travaux d'insonorisation

J'espère que ma contribution sera prise en compte par le commissaire enquêteur lors de la conclusion

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@768 - Henno Philippe - Templeuve

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 20:44:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : enquête publique modernisation de l'aéroport de Lille

Contribution :

Au moment où la métropole lilloise et ses accès proches (20km) souffre des embouteillages journaliers, des ralentissements avec pour conséquences la pollution atmosphérique, les pertes de temps, le stress voir l'énervement.

Il serait plus urgent, pour le bien du plus grand nombre d'investir prioritairement dans des solutions pour mettre fin à cette situation, du moins pour la réduire significativement .

Lille est bien desservi par le TGV (merci Pierre) (Paris, Bruxelles, Londres, Marseille, Bordeaux....) !

La Commission citoyenne ayant proscrit le transport aérien pour des distances courtes.

Mes observations ont pour but de réduire les émissions de CO2, il faut bien commencer un jour, le plus tôt sera le mieux.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@769 - Boucneau Sandrine - Templeuve

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 20:56:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : enquête publique modernisation de l'aéroport de Lille

Contribution :

Je pense qu'il serait plus judicieux d'investir dans des solutions pour réduire les embouteillages journaliers autour de la métropole Lilloise.

En ce qui concerne l'aéroport en lui-même il me semble que Lille est bien desservi par le TGV (Londres, Bruxelles, Bordeaux, Marseille...)

Mes observations ont pour but de réduire les émissions de CO2 et les nuisances sonores pour les villes aux alentours de l'aéroport de Lesquin !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E770 -

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 20:59:24

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Avis sur projet de modernisation de l'aéroport de Lille.

Contribution :

Bonjour, Ce projet de modernisation est à contre courant du respect à avoir vis à vis de la nature environnante et des habitants riverains. Bruits, pollution, bétonnisation, tout est augmenté, alors qu'il Page 1131 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

faut les réduire. Mon avis est donc négatif. Mme FAGGIO Patricia, infirmière à domicile. 80 chemin des papillons 13580 la Fare les oliviers.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@771 - Dominique - Lille

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 21:24:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

A l'heure où :

- la réduction des gaz à effet de serre est un impératif inscrit dans le PCAET de la MEL,
- une alternative TGV existe aujourd'hui pour une grande partie des vols au départ de Lesquin,
- la protection de l'eau alimentant la métropole est un enjeu majeur pour la MEL,

le projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin me semble aller à l'encontre de l'intérêt général.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@772 - paul christine - Camphin-en-Pévèle

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 21:34:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : avis sur l'extension de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Bonsoir,

Le niveau de pollution de l'atmosphère de l'agglomération lilloise est malheureusement souvent élevé

de plus notre région est la moins boisée de France, avec nos plaines sans arbres, ni arbustes. Etant donné ce contexte, il est bien sûr bienvenu de procéder à une mise aux normes, mais inenvisageable de prévoir une extension, telle que proposée, qui est un quasi doublement.

Le trafic routier est déjà bien trop conséquent et polluant, les nuisances sonores causées par les vols actuels qui souvent ne respectent pas l'altitude requise sont déjà dommageables, sans parler de la pollution de l'air de la métropole Lilloise. Cette aéroport n'est pas isolé, les bourgs sont proches, notre territoire haut de France déjà bien suffisamment bétonné !

Il y a des aéroports à proximité, Beauvais, et en Belgique : Charleroi, Bruxelles, Ostende, Liège...

Il est temps d'œuvrer un monde plus vert et non plus bétonné !

Bien cordialement

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@773 - RABIER Lauréline - Lille

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 21:47:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : CONTRE LE PROJET D'AGRANDISSEMENT DE L'AEROPORT DE LILLE

Contribution :

Un projet d'un autre temps !

A l'heure des engagements pris par la MEL et par l'Etat français réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), ce projet vient totalement à contre-courant des mesures prises et des actions réalisées par les citoyens, les collectivités et les entreprises. Alors qu'une partie des trajets actuellement pris en charge par l'aéroport Lille-Lesquin pourrait être remplacée par des trajets en TGV (2/3 selon le SCOT de la Métropole de Lille), agrandir l'aéroport n'est pas une solution pour diminuer l'émission de GES et l'impact sur l'environnement d'une telle industrie.

De plus, il est possible de répondre à la problématique de saturation de l'aéroport de Lille en remplaçant certaines liaisons par du trafic ferroviaire comme cela pourrait déjà être le cas pour la ligne Lille-Lyon.

Penser un projet pour les prochaines années ?

Agrandir l'aéroport n'est pas un prochain pour un temps court mais un projet dont l'impact se mesurera pour nous, pour nos enfants et pour les futurs habitants de la MEL. Est-il vraiment raisonnable de penser agrandissement d'un aéroport en 2022? Est-ce un projet d'intérêt général ? Ces questionnements devraient être au coeur de la réflexion avant toute considération économique.

Page 1133 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Un terrain à préserver absolument !

L'aéroport de Lille se situe déjà sur la nappe de la Craie. Alors que cette zone de captage correspond à 40% des ressources en eau potable de la MEL, je suis très inquiète des conséquences d'un tel projet. Ce projet augmente le risque de pollution de l'eau par des produits toxiques comme les hydrocarbures et les produits de dégivrage. Il est nécessaire de protéger nos ressources en eau et d'accroître notre vigilance sur ces territoires. Agrandir l'aéroport de Lille va à l'encontre de cette nécessité.

Pour un couvre-feu !

Pour les habitants des alentours, la circulation aérienne et le fonctionnement d'un aéroport apporte des nuisances sonores non négligeables et son lot de conséquences sur la santé de tous et de toutes. L'Autorité Environnementale demande un couvre-feu de 7h minimum. Il est temps de respecter ses mesures et de les prendre en compte dans tout projet de développement de l'aéroport. Là encore, il s'agit d'un enjeu sanitaire pour le bien-être de tous et de toutes.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@774 - Budin Luc - Templeuve

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 21:51:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Le projet de modernisation ne prend pas en compte tous les conséquences sociales et la volonté collective.

Contribution :

Le projet d'aéroport génère un coût pour la collectivité de 175 millions d'euros sur la qualité de l'air, le projet (chapitre 2.5 du mémoire en réponse à l'AE).

La saturation du trafic routier n'est pas pris en compte dans ce calcul et le temps perdu dans les embouteillages sera considérable. J'habite Templeuve en Pévèle et pour aller de Templeuve à Roubaix je passe devant l'aéroport. Pour me rendre à Lille (20 km), je mets déjà 1 heure 20 le matin (hors période Covid). Qu'en sera-t-il demain ?

De plus, l'augmentation du trafic et des pollutions sonores et de l'air dévaluera mon patrimoine immobilier ainsi que celui de mes voisins. Manger dans mon jardin lorsque le vent est de l'Est est juste impossible. Le bruit est infernal et nous devons rentrer pour pouvoir s'entendre quand les avions décollent. Or aucun chiffrage a été réalisé de ce préjudice !

Contrairement à ce que dit l'ADL, l'aéroport ne sera pas saturé en 2023. Les nouvelles projections du trafic post-covid 19, montrent que la capacité maximale de 2,6 millions passagers maximum sera atteinte en 2027 seulement.

De plus, en retirant ligne uniquement la ligne Lille-Lyon, on retire un tiers du trafic soit 700 000 passager-ères par an ce qui permettra d'atteindre la saturation en 2039 sans l'agrandissement supplémentaire. Le trajet Lille-Lyon prend moins de 4h et il y a 21 trains par jour qui relient les deux villes. La Convention citoyenne pour le climat, qui a inspiré le projet de loi Climat, proposait de supprimer les lignes aériennes pour lesquelles il existe une alternative en train de moins de 4 heures.

Alors que nous prôtons la sobriété pour diminuer le réchauffement climatique, le projet prévoit un agrandissement qui va à l'encontre de la volonté collective.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@775 - Budin de Neve Cécile - Templeuve

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 22:12:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Cette extension pour doubler la capacité de l'aéroport n'a pas lieu d'être à l'heure où la MEL s'est engagée à réduire de 45% ses émissions de GES en 2030 !

Le projet d'aéroport va coûter à la collectivité de 175 millions d'euros sur la qualité de l'air, le projet (chapitre 2.5 du mémoire en réponse à l'AE).

Le trafic routier est mal pris en compte. J'habite Templeuve en Pévèle et pour aller de Templeuve à Lille je traverse le CRT. C'est bouché de 7h à 9h le matin et le soir à partir de 16h. Je mets 1h le matin comme le soir. L'infrastructure routière n'est pas du tout adaptée.

Relier l'aéroport à la gare quelque soit le mode de transport rajoutera des difficultés de circulation.

Être dans mon jardin lorsque le vent est de l'Est est insupportable. Le bruit est assourdissant quand un avion passe (entre 70 et 90 db). Or aucun chiffrage n'a été réalisé de ce préjudice !

Plutôt qu'augmenter les capacités commençons par supprimer les lignes Lille-Lyon, (700 000 passagers par an) ce qui nous permet de n'atteindre la saturation qu'en 2039 sans l'agrandissement supplémentaire. Le trajet en TGV Lille-Lyon prend moins de 4h et il y a 21 TGV par jours. La Convention citoyenne pour le climat proposait de supprimer les lignes aériennes pour lesquelles il

existe une alternative en train de moins de 4 heures. Mettons en œuvre ce principe très simple avant d'agrandir l'aéroport.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@776 - Solène - Anstaing

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 22:18:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROPORT LILLE-LESQUIN.

Contribution :

Bonjour,

Je m'oppose fortement à ce projet de modernisation de l'aéroport de Lesquin.

La plupart des gouvernements de ce monde sont dans l'optique de réduire les émissions de CO2. Et la ville de Lille encourage son augmentation en augmentant la capacité de son aéroport. Je trouve que cette démarche est contradictoire aux efforts qu'on demande aux citoyens pour réduire ses émissions, avoir un comportement plus responsable et une démarche en face le développement durable.

Donc ce projet n'a aucun sens.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E777 - Clémentine Delval

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 22:22:02

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Contribution à l'enquête publique sur le projet de modernisation et d'agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Bonsoir Madame, Monsieur,

Je vous prie de trouver en pièce jointe ma contribution à l'enquête publique. Ce document a été écrit par un de mes amis templeuvois. Partageant point par point sa contribution, je me permets de vous la remettre ici telle quelle.

En espérant que cela n'affaiblisse pas ma participation à l'enquête.

Je vous remercie et vous présente mes sincères salutations.

Clémentine Delval, habitante de Templeuve-en-Pévèle

Pièce(s) jointe(s) :

Document : Enquête publique aéroport Lesquin.pdf, page 1 sur 10

Enquête publique aéroport Lesquin

I. Un projet préjudiciable au cadre de vie des habitants et contraire à l'intérêt général, dans un contexte d'urgence climatique.

1. Un projet contraire aux enjeux climatiques et au principe de gestion durable des énergies.

Les accords de Paris fixent comme objectif de limiter le réchauffement climatique à un niveau inférieur à 2°C (de préférence à 1,5°C), par rapport au niveau préindustriel. La concrétisation de cet objectif implique de parvenir à une neutralité carbone d'ici le milieu du siècle, tout en accroissant la capacité des pays à faire face aux impacts du changement climatique.

Au rythme actuel des engagements concrètement réalisés par les Etats, le monde se dirige vers un réchauffement de +4°C à +5°C, soit un niveau jugé catastrophique par le GIEC.

Le présent projet d'extension de l'aéroport de Lesquin prend le contre-pied des obligations internationales et conforte, par le signal qu'il diffuse, une situation déjà très préoccupante.

1.1. La contradiction du projet par rapport à la nécessité de réduire nos consommations.

- Le Plan Climat Air Energie (PCAET) de la Métropole européenne de Lille prévoit une réduction de 45% des émissions de gaz à effet de serre en 2030 puis -89% en 2050 par rapport à 1990 et -16% de consommation d'énergie entre 2016 et 2030.

- Le transport aérien est responsable de plus de 7% des gaz à effet de serre en France ([source B&L évolution](#)).

1.2. L'existence d'autres solutions plus durables.

- Environ 2/3 du trafic de l'aéroport Lille- Lesquin est en concurrence avec le TGV. Or, à trajet équivalent, l'avion émettra 40 à 80 fois plus de gaz à effet de serre pour un gain de temps souvent nul ou très limité.

1.3. Une révolution technologique très incertaine et des données biaisées.

- Les arguments évoqués dans le « scénario projet » visant à limiter à terme les conséquences de l'augmentation du trafic, comme par exemple le recours aux biocarburants et l'hydrogène, sont basés sur des hypothèses de progrès technologiques non fondées : [synthèse du référentiel aviation-climat ISAE-Supaéro sept 2021](#).

- L'étude [Canopee Association Aviation](#) dénonce les projections de l'utilisation d'agrocarburants dans l'aviation. La production mondiale d'agrocarburants, évoquée parmi les pistes de limitation de l'impact du projet à terme, représente 0,004% de la consommation nécessaire de kérosène aujourd'hui (sans prise en compte de l'augmentation du trafic aérien). L'augmentation de la demande des agrocarburants pour l'automobile et le trafic aérien pose déjà de graves problèmes de déforestation et de ressources en terres agricoles disponibles dans un contexte de pression démographique continue.

- Selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la flotte mondiale est actuellement renouvelée en 25 ans. L'étude environnementale a pris en compte un renouvellement de la flotte en

15 ans à partir de 2035 afin d'intégrer les appareils à hydrogène pour justifier la baisse des émissions des gaz à effet de serre. Cette hypothèse est considérée comme très optimiste par le Shift project (source : [scénario «Maverick» du Shift Project](#)) et irréaliste par l'Autorité environnementale (Avis de l'Autorité environnementale sur le projet Lille Lesquin).

2. Les risques du projet pour les ressources en eau : la mise en danger d'une ressource déjà en état critique.

L'aéroport de Lille-Lesquin se situe au-dessus de la nappe de la Craie qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL et qui est très vulnérable aux pollutions : classe B du projet d'intérêt général.

- La surface imperméabilisée par l'aéroport sera accrue de +10 ha par le projet. Il y a donc un fort risque de rejets de substances polluantes (hydrocarbures, produits de dégivrage) vers les captages du Sud de Lille.

- L'augmentation du trafic va mener à une augmentation des risques de pollutions aux métaux lourds et résidus d'hydrocarbures sur l'ensemble d'un secteur sensible.

- Des incidents aux lourdes conséquences seront difficilement évitables. Des fuites anciennes d'hydrocarbures d'un dépôt TOTAL, génèrent toujours un dépassement de la norme des eaux brutes relative à l'indice Hydrocarbures, selon un prélèvement de décembre 2019. D'autres analyses révèlent un relargage lent des hydrocarbures piégés dans les fissures de la Craie.

La situation est d'autant plus préoccupante que l'ensemble des sources d'approvisionnement de la MEL est dans un état de forte pression et fera face à des pressions complémentaires dans les prochaines années tant en raison de la pression démographique que des aménagements existants et à venir ou du changement climatique déjà à l'œuvre.

3. Une dégradation du cadre de vie certaine pour les riverains et l'ensemble d'un secteur.

3.1. Une dégradation induite par le projet.

- A la fin de la concession, hors programme immobilier, le projet générerait une augmentation du trafic de +21% par rapport au scénario de référence contribuant ainsi à aggraver le phénomène de congestion que connaît déjà le territoire quotidiennement.

- En 2039, en considérant le programme immobilier, l'évolution du trafic routier autour de la zone aéroportuaire, représenterait une hausse de +76% par rapport au scénario de référence. De fait, l'abandon définitif du programme immobilier apparaît comme une absolue nécessité pour conserver un cadre vivable pour l'ensemble du secteur « sud de la MEL/ nord Pévèle ».

- Le projet contribue au phénomène de congestion qui ne pourra être sensiblement revu à la baisse qu'avec le déploiement de transports en commun efficaces. Mais ces améliorations tendancielles annoncées par ADL relèvent de mesures qui lui échappent.

- Aucune politique tarifaire sérieuse n'est prévue pour diminuer la part de la voiture individuelle: prix du parking, baisse du prix du bus, accueil des modes actifs.

- Aucune incitation aux modes actifs n'est prévue, ni en desserte du projet, ni en compensation des fortes dégradations que connaîtra le trafic local et la qualité de vie des communes avoisinantes. Cette

situation est d'autant plus regrettable qu'elles seraient une solution efficace dans un territoire dense et à la topographie propice.

3.2. L'absence de prise en compte des projets proches.

- Le projet logistique DC3 (32 000m² de surface de plancher) de la société Prologis, fonds d'investissement américain spécialisé dans la gestion d'entrepôts et de bâtiments logistiques, accentuera très fortement l'impact du projet de modernisation de l'aéroport.
- L'extension de la zone d'activité à Lesquin (l'Aéroparc) ajoutera également un important trafic routier supplémentaire.
- Le rapport de l'Autorité Environnementale ne prend pas en compte le projet P3 logistique à Seclin (23 000m²) dans la liste des projets à prendre en compte dans les effets cumulés du projet de modernisation de l'aéroport.

3.3. Un impact sanitaire majeur.

- La pollution de l'air aux particules fines est responsable de 14% des décès dans la métropole lilloise. Le projet d'agrandissement prévoit une augmentation du nombre de vols et de voyageurs, qui aura mécaniquement un impact sur la qualité de l'air par l'augmentation des émissions de ces polluants - NO₂, PM 10, PM 2,5 - et leur concentration dans l'air ambiant.
- Aujourd'hui, selon une étude ATMO, les taux de polluants atmosphériques dépassent régulièrement les seuils définis par l'OMS sur notre territoire. Or, les particules ultrafines (de l'ordre du nanomètre) fortement impactante pour la santé humaine et dont les moteurs d'avions provoquent de fortes émissions, ne sont pas mesurées et donc non prises en compte ([The Conversation](#)).
- Selon l'étude d'impact environnemental, la hausse de l'activité générée par la réalisation du projet d'extension aura un impact sur les émissions de SO₂, qui connaîtront une augmentation, jusqu'à +36% sur la zone à l'horizon 2050, ainsi qu'une hausse de +27% des NO_x (Oxydes d'azote).
- L'exposition au bruit des avions est génératrice d'effets délétères sur le sommeil, les systèmes cardiovasculaires et endocriniens, les troubles psychologiques et l'état de santé perçue (Source : santé Publique France).

4. Un scénario financièrement déséquilibré par l'absence de prise en compte des véritables coûts sociétaux.

- Du fait de ses impacts négatifs sur l'environnement et sur la qualité de l'air, le projet génère un coût pour la collectivité de 175 millions d'euros. (chapitre 2.5 du mémoire en réponse à l'AE),
 - La saturation du trafic routier n'est pas prise en compte dans ce calcul et le temps perdu dans les embouteillages sera considérable,
- De plus, l'augmentation du trafic et des pollutions sonores et de l'air dévaluera le patrimoine immobilier sur de vastes zones. Aucun chiffrage n'a été réalisé pour en mesurer les conséquences pour les habitants, les collectivités ou certaines activités.
- Contrairement à ce qu'indique l'ADL, l'aéroport ne sera pas saturé en 2023. Les nouvelles projections du trafic post-covid 19, montrent que la capacité maximale de 2,6 millions passagers maximum sera atteinte en 2027 seulement.

- Les nouveaux comportements des voyageurs impacteront les projections de trafic aériens : réduction de la demande sur les trafics loisirs induite par une prise de conscience écologique croissante, réduction du trafic d'affaire induite par le développement accéléré des nouveaux modes de communication (visio, zoom, ...) et réduction due aux alternatives ferroviaires. (source : étude du cabinet Arthur D Little - Annexe de l'étude d'impact)

Au vu de ses différents éléments et des différentes conséquences négatives déjà abordées, le bilan financier doit être revu comme suit :

VAN-SE sur 2019-2050	A	B	C
ADL	5 M€	4 M€	5 M€
Intéressement SMALIM	48 M€	43 M€	48 M€
Impôts et taxes	11 M€	9 M€	11 M€
Impact sur l'économie locale	57 M€	47 M€	57 M€
Temps économisé	75 M€	55 M€	75 M€
Pollution de l'air	-5 M€	-1 M€	-5 M€
Gaz à Effet de Serre (GES)	-108 M€	-95 M€	-175 M€
Nuisances sonores	-2 M€	-2 M€	-2 M€
Accidents de la route	-4 M€	-1 M€	-4 M€
TOTAL	77 M€	60 M€	10 M€

Tableau 5 : Valeur Actualisée Nette socio-économique en M€₂₀₂₆ par scénario

5. Un projet qui interroge au regard de la justice sociale.

- Ce projet favorise une « niche » privilégiée et en ce sens, ne répond pas à l'intérêt général : 10% de la population mondiale prend l'avion chaque année, en 2018. 1% de la population mondiale est responsable de 50% des émissions de l'aviation.

- La majorité des opérateurs présents à Lille-Lesquin sont des compagnies à bas-coût. L'augmentation prévue du trafic passera par ces compagnies à « bas-coût », dont la stratégie est basée sur le dumping social et fiscal se traduisant notamment par des contrats précaires et peu rémunérateurs.

- Le kérosène est la seule énergie fossile non taxée par l'Etat. En comparaison : l'essence et le gazole sont taxés aux alentours de 60%. Il s'agit donc d'une double iniquité qui profite à un mode de transport extrêmement impactant et qui profite essentiellement aux plus favorisés.

II. Des aménagements à mettre impérativement en œuvre au risque de vider de sens un projet qui va à contre-courant des grands intérêts de demain.

S'il est important de rappeler que le projet contredit l'ensemble des engagements nationaux, régionaux et locaux en matière de lutte contre le réchauffement climatique, de gestion des énergies, de résilience des territoires et de lutte contre les inégalités, il est également important de proposer des contreparties dans l'hypothèse peu probable où, tirant parti des bénéfices possibles des progrès technologiques, le projet aboutirait à une validation.

De par l'étendue des impacts liés au projet, ces contreparties doivent s'envisager à l'échelle du territoire, et non sur les seules emprises du projet.

Elles doivent concerner différents domaines :

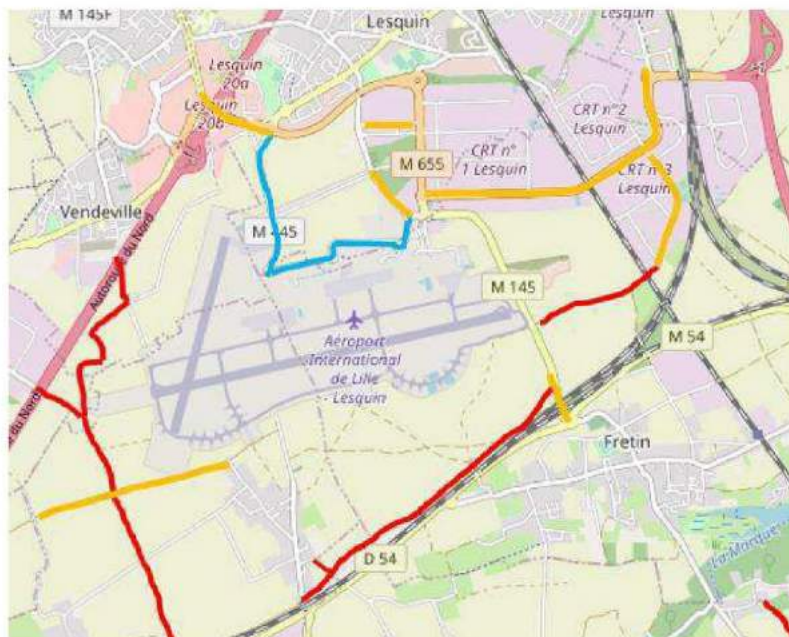
1. La mobilité, enjeu fondamental pour un territoire déjà congestionné.

La congestion actuelle du territoire est lourde de conséquence : pollution, bruit, sécurité routière et en l'absence d'infrastructures adaptées, impossibilité de développer les mobilités douces du fait de l'insécurité réelle et ressentie.

Le projet n'apporte pas les assurances et les compensations suffisantes au regard de son impact extrêmement lourd sur les flux : +1,7 M de passagers/ an par rapport à 2019. L'effort doit nécessairement être accentué sur les points ci-dessous, en lien avec les collectivités concernées, sous peine de rendre difficilement vivable un très large secteur, impactant plus de 115 000 habitants :

- L'**accès aux modes doux** doit être impérativement renforcé. Il devra suivre un cheminement pratique, sûr et balisé. Un véritable parking sécurisé, couvert et gratuit doit être aménagé au plus près de l'entrée du terminal. Des aménagements de casiers doivent être prévus pour les usagers et utilisables à tarifs abordables.

- Plus essentiel encore, c'est l'atténuation de l'impact défavorable du projet pour l'ensemble de son territoire qui doit être visée. A ce titre, le projet doit permettre de **valoriser, compléter et sécuriser les pistes et tracés** déjà existants et de **créer de nouvelles pistes en milieu totalement sécurisé**. Il s'agit d'une contrepartie d'autant plus nécessaire que l'aéroport se situe sur une zone noire en terme de mobilités actives au regard des fortes emprises des différents aménagements et ouvrages proches. Paradoxalement, cette zone est pourtant la jonction de deux territoires dynamiques qui seront les plus concernés par les effets négatifs du projet sur la circulation.



Explication de la carte : l'aéroport, comme les ouvrages publics avoisinants (autoroute, lignes ferroviaires) et le CRT apparaissent comme des ruptures et des points noirs pour les cheminements doux.

Les voies en **rouges** (chemins agricoles) pourraient être aménagées de manière à permettre un contournement plus aisé, permettant un lien direct MEL/ CCPC, via Vendeville/ Templemars et Fretin/ Avelin. Ces aménagement desserviraient également d'importantes zones d'activité (Vendeville, Templemars, Avelin) et permettraient de « créer le lien » entre l'aéroport et son territoire, ses habitants.

Les zones en **orange** sont des voies bitumées qui doivent être aménagées pour les mobilités actives. Elles concernent l'extrémité de la piste cyclable de la RD 145, actuellement très dangereuse et totalement inadaptée, le chemin de Tournai et le CRT, dont la faiblesse des aménagements crée une véritable coupure.

Les zones en **bleu**, partiellement équipées, doivent être modernisées et adaptées car aujourd'hui discontinues, dangereuses (alternance des cotés cyclables) et ne permettant pas la cohabitation piéton/cycles.

- La saturation à prévoir du secteur implique de créer ou conforter d'autres jonctions douces entre la Métropole de Lille et la Communauté de Pévèle Carembault. La réutilisation de la **voie ferrée Ascq Orchies** fermée depuis 2015 et sa transformation en **voie verte**, serait l'une des alternatives les plus intéressantes. Il s'agit d'une compensation fondamentale source de très nombreux bénéfices pour l'ensemble des territoires traversés, de la MEL à la communauté de Pévèle Carembault. Ce projet qui permettrait une véritable jonction cyclable entre le nord et le sud du département bénéficierait

également aux déplacements utilitaires quotidiens, mais aussi au tourisme local, confortant ainsi son utilité même auprès de certains usagers de l'aéroport en voyage régional.

Par ailleurs, cette voie verte pourrait assurer un rôle de **trame verte** grâce à la réalisation de plantations idoines, couplées à un revêtement pérenne qui permettrait d'assurer, au moins partiellement, le lien entre le Val de Marque et le PNR Scarpe Escaut.



Explication cartographie : en rouge les zones concernées par l'augmentation de la circulation. Bien que ces zones doivent être équipées en faveur des mobilités actives, la voie verte (en vert), apparait comme une alternative extrêmement intéressante pour les territoires pour créer une jonction MEL-CCPC, puis Valenciennois en évitant les zones saturées.

- L'autorité environnementale estime que la part de +17% de **transports en commun** pour rejoindre l'aéroport annoncée par ADL à horizon 2039 reste un taux faible. Cela n'est pas suffisant pour réduire le trafic routier engendré par le projet d'extension de l'aéroport.

Il est donc nécessaire d'aller au-delà et de profiter de l'impulsion offerte par le projet pour conforter voire créer des transports en commun fiables et adaptés, pour l'ensemble des territoires concernés. Un travail en concertation avec les collectivités concernées (MEL et Région principalement...) est nécessaire.

- La **desserte en train** locale est aujourd'hui faible et fait face à des avaries en augmentation. Aucune hausse du nombre de passagers de l'aéroport Lille-Lesquin n'est envisageable sans renfort des liaisons ferroviaires proches. Ainsi, la fiabilité et la qualité des dessertes des gares de Lesquin et Fretin (ligne Lille-Valencienne, située au plus près du projet) doivent être améliorées, de même que, plus globalement, la qualité du service en gare lilloise et sa jonction rapide avec l'aéroport.

2. La protection de l'eau et de la biodiversité.

La **ressource en eau** est en état de **vulnérabilité majeure** sur l'ensemble du secteur métropolitain. La nappe de la Craie située sur le secteur de l'aéroport représente 40% de l'alimentation en eau de la MEL et présente une grande vulnérabilité aux pollutions de surface de par sa faible protection géologique. Le projet d'extension qui réduit l'aire de perméabilité et accroît de par son activité le risque de pollution de la nappe n'apporte pas de garanties suffisantes.

L'état de la **biodiversité régionale** est également particulièrement préoccupant ([état des lieux biodiversité](#) – Hauts de France 2019). Aucun projet d'aménagement ne peut désormais s'envisager sans compensation préalable visant non seulement à atténuer son impact mais aussi à restaurer une situation vivable pour la biodiversité.

Si le projet devait être envisagé, il doit s'assortir des conditions impératives suivantes :

- Une compensation par des **reboisements** dans les territoires proches. Ces boisements, qui serviront autant à limiter l'impact global du projet qu'à permettre la résilience d'un territoire en forte contrainte, permettraient également une filtration partielle des eaux. Ces reboisements peuvent prendre diverses formes : création de bois, bosquets, micro forêts, création et confortement des haies existantes, création de trames vertes (voir la piste que représente le projet de voie verte)....

Les intérêts de ces actions de reboisement seraient extrêmement nombreux : biodiversité, relance de la filière bois local, limitation de l'érosion et adaptation des sols, création de ressources locales issues du bois et des plantations, protection des champs captants, aspect paysager...

Les créations de haies doivent aller de pair avec la création de certains cheminements doux proposés.

- Autant que possible, il est nécessaire de viser la pérennisation des champs captants du secteur. Toute emprise complémentaire sur le périmètre du projet doit s'accompagner par la **sanctuarisation de secteurs inconstructibles** dans un périmètre proche de l'aéroport.

- Les marais et les mares jouent un rôle primordial en matière de biodiversité et d'amélioration de la qualité de l'eau. Avec les sécheresses plus fréquentes, ils jouent également un rôle de réservoir essentiel. La mise en place de **plan mare** et de roselières, non seulement dans la zone du projet, mais aussi sur le secteur de la nappe de la Craie, doit être envisagée pour compenser les emprises nouvelles liées au projet.

- Une partie des espaces enherbés situés aux alentours de l'aéroport doivent être transformés en zones d'habitats pour les insectes et pollinisateurs en créant des **prairies fleuries** et petits massifs mellifères.

3. Une adaptation interne aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

- Le gestionnaire du site doit chercher à minimiser l'augmentation de son impact en mettant en place un **management éco responsable** visant à diffuser la responsabilité environnementale auprès de chacun des acteurs. Celui-ci doit être régulièrement remis à jour et donner lieu à évaluation. Il doit concerner l'ensemble des problématiques liées à l'activité du site : gestion des déchets, de la source à la destruction/ transformation, les consommations et l'approvisionnement en énergie, l'eau, l'utilisation de produits dangereux et polluants...
- Les concessions commerciales du site doivent viser l'excellence en terme qualitatif, nutritionnel et de gestion des déchets. Les concessions commerciales situées au sein de l'enceinte doivent répondre aux enjeux actuels en matière de nourriture bio et locale et viser l'excellence en terme de production et de réemploi des déchets.
- Le projet présenté prévoit 600 créations d'emplois. Ces derniers doivent être pérennes et équitables, car l'économie de demain et les débouchés de la population active future ne peuvent se construire sur une iniquité de rémunération et de considération.

4. L'atténuation du bruit au cœur des préoccupations.

- La mise en place de **redevances dissuasives** contre les vols de nuit, comme proposé par le SIVOM Grand Sud de Lille ([lien](#)) paraît la condition minimale au respect de la tranquillité et la santé publique des habitants.
- Au regard de l'impact du bruit pour la santé et de l'augmentation importante des vols, il paraît cependant préférable de suivre les recommandations de l'Autorité Environnementale qui, se basant sur des études de l'ANSES et de Santé Publique France, demande un **couvre-feu** d'au moins 7 heures.
- Ces conditions doivent être doublées par la possibilité offerte à tous citoyens, d'agir en cas de constatation contraire.
- Le travail de fond sur les **trajectoires** doit se poursuivre, comme demandé par le SIVOM Grand Sud de Lille.
- Les **stations de mesure de bruit** doivent être modernisées de manière à permettre des mesures optimales en lien avec les demandes des communes avoisinantes.
- L'exploitation de l'aéroport devra privilégier autant que possible le renouvellement de la flotte utilisée au profit des **avions les moins bruyants et les moins polluants** au passager réellement transporté.

5. La faiblesse des scénarios de compensation financière proposés.

- Les compensations via le fonds carbone mentionnées par ADL ne sont pas crédibles au vue des sommes en jeu : 2,55 M€ jusqu'à 2039, soit un prix à la tonne très faible par rapport au prix du marché européen. Le mécanisme ne sera pas incitatif. De plus, il ne couvre pas l'activité aérienne de l'aéroport qui représente la très grande majorité des conséquences.
- L'activité aérienne (cycle « décollage-atterrissage », ½ croisière, moteurs auxiliaires au sol, traînées atmosphériques) générera de 2019 à 2039 quelques 342 kt eqCO₂, soit 83,1% des émissions totales

(411 kt eqCO2 en prenant en compte l'activité aériennes + le trafic routier + les activités de la plateforme).

- Les compensations carbone obligatoires imposées aux compagnies aériennes par la loi Climat imposées (94 kt eqCO2) sont vides de sens : les mécanismes financiers et techniques restent à l'initiative volontaire et aucun mécanisme de contrôle et de pénalité financière n'est prévu à ce jour !

@778 - alice - Mons-en-Pévèle

Organisme : citoyen

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 22:46:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 1146 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Objet :projet décorrélé des enjeux climatiques

Contribution :

L'agrandissement de l'aéroport de Lesquin va à l'encontre de ce qui doit être fait en terme de protection de la planète. En effet, nous savons que nous devons réduire la production de CO2, l'aviation étant un gros producteur, il paraît aberrant de vouloir agrandir un aéroport pour permettre l'augmentation de vol intérieur et de vol extérieur.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E779 - judith.louyot

Date de dépôt : Le 10/02/2022 à 23:20:40

Lieu de dépôt : Par email

Objet :avis concernant l'extension de l'aéroport de Lille

Contribution :

Bonjour à vousJe me permets de donner mon avis quand à l'extension de l'aéroport de Lille, dans le cadre de la consultation publique. Je m'oppose à cet agrandissement, pour les raisons suivantes:

Cette extension pour doubler la capacité de l'aéroport va à l'encontre des engagements de la MEL, à réduire de 45% ses émissions de GES en 2030. Nous sommes face à des défis climatiques sans précédents. Nous devons réduire drastiquement nos émissions carbone, et il y a lieu de moins prendre l'avion plutôt que de favoriser son développement. Nous ne pouvons continuer à dire d'un côté qu'il faut lutter contre le réchauffement climatique et de l'autre à favoriser des projets climaticides. Vous savez que l'avion à hydrogène n'y changera rien. L'hydrogène n'est qu'un support, et pas une source d'énergie. Plus d'avion à hydrogène, ce sera plus de nucléaire pour fabriquer cet hydrogènePensez à nos petits enfants. Ils ont le droit de vivre dans un monde vivable, sécure, et nous devons absolument tout faire pour contenir le réchauffement climatique. La situation de souffre plus de compromis, ni d'exceptions. Merci de m'avoir lueCordialement

Dr Judith LOUYOT Médecin généraliste 5 rue des érables 59650 Villeneuve d'Ascq.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@780 - Hermant Xavier - Bailleul-Sir-Berthoult

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 01:05:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Extension de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Bien que ne résidant pas dans le périmètre de la zone d'influence de ce projet, mais travaillant pour autant au sein de la Métropole lilloise, je vous apporte ma contribution.

Page 1147 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Aujourd'hui, le transport aérien demeure le mode de transport le plus émetteur de GES par personne et kilomètre parcouru. Les estimations des émissions de GES de ce secteur en France sont très variables selon les différentes approches (prise en compte ou non des vols internationaux) ou la nature des GES considérés. Ainsi selon le cabinet B&L Evolution il est estimé que l'empreinte carbone de l'aviation en France, tous GES confondus, serait de 7.3%. Le transport aérien est au moins deux fois plus émetteur de CO₂ que la voiture et 14 à 40 fois plus que le train. Malgré ces impacts, il n'existe pas en France ni en Europe de mesure de réduction efficace de ses émissions. Celles-ci ont considérablement augmenté ces dernières années en Europe, beaucoup plus rapidement que les autres sources d'émissions et les nouvelles technologies permettant une réelle décarbonation du secteur aérien ne verront pas le jour avant 2035 selon les experts. Dans le contexte actuel d'urgence climatique où rapports après rapports les scientifiques nous alertent sur l'absolue nécessité de réduire nos émissions de GES, la réduction du trafic aérien est impérative.

Ainsi, les éléments objectifs de ce projet « de modernisation » qui prévoit d'ici 2039 une augmentation du nombre de vols annuels de 25% passant de 20 000 à 25 000 vols par an (+ 14 vols supplémentaires / jour) et un quasi doublement du nombre de passagers ne sont pas compatibles avec l'urgence et les impératifs climatiques, d'autant plus qu'environ 2/3 des déplacements de passagers transitant par Lesquin pourraient être effectués par le train. Il faudrait y ajouter de plus les émissions générées par l'augmentation du trafic routier déjà fortement impactant à l'heure actuelle (+76% en 2039 / scénario de référence) malgré une augmentation relative des transports en commun. Ce projet est de plus en contradiction avec les objectifs du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la métropole.

Selon Santé publique France, la pollution de l'air aux particules fines est responsable de 1700 décès prématurés dans la métropole lilloise. L'augmentation du nombre de vols et de voyageurs aura de ce fait un impact supplémentaire sur la qualité de l'air (augmentation d'émissions de NO₂, SO₂, PM₁₀, PM_{2,5}) alors que les taux de polluants atmosphériques dépassent régulièrement les seuils définis par l'OMS sur notre territoire. Selon l'étude d'impact environnemental, la hausse de l'activité générée par la réalisation du projet d'extension aura un impact sur les émissions de SO₂ et de NO_x, qui pourraient augmenter respectivement de 36 et 27% sur la zone à l'horizon 2050.

L'extension de l'aéroport (+10Ha imperméabilisés) impactera également d'autant plus la zone des champs captants (nappe de la craie) située au niveau de l'aéroport de Lille-Lesquin et qui alimente en eau potable 40% de la métropole lilloise. Les risques de pollution par hydrocarbures et autres polluants comme ceux issus du dégivrage des avions sont très préoccupants.

Pour l'ensemble de ces raisons, je m'oppose donc à tout projet d'extension et d'augmentation du trafic aérien, mais demeure favorable aux mises aux normes réglementaires de sécurité.

Je demande par ailleurs la mise en place, comme le recommande l'OMS, l'ARS, l'autorité environnementale, d'un couvre-feu de 22h à 6h pour les vols commerciaux, techniques et de fret.

Bien cordialement

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E781 - Benoit Lunot

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 05:05:38

Lieu de dépôt : Par email

Objet :Enquête publique

Contribution :

Bonjour,

j'habite Loos non loin de Lesquin et je m'oppose à l'agrandissement de l'aéroport, ceci pour plusieurs raisons:je n'utilise pas l'avion et je pense qu'une minorité de personnes en ont l'usage.la pollution sonore , en rejet carbone sans parler du risque d'accident justifient à mon sens qu'on n'agrandisse pas l'aéroport pour une minorité de personnes en impactant une majorité de la population.

Dans cette période où l'ont parle d'écologie , il serait de bon ton de mettre de coté les enjeux économiques et de s'inquiéter un peu plus des gens.

Cordialement,B. LUNOT

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@782 - Nassim - Roubaix

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 06:02:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Non à l'extension de l'aéroport

Contribution :

Pour lutter contre le dérèglement climatique, il faut, entre autres, limiter le trafic aérien.

Le projet d'extension de l'aéroport vise à faire l'inverse.

Donc c'est un projet qui va aggraver la crise climatique.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@783 - Angélique - Béthune

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 06:32:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Arguments en oppositioin au projet

Contribution :

Le projet actuel d'ADL ne prend pas en compte les nouvelles projections à plus ou moins long terme.

D'abord, l'aéroport ne sera pas saturé en 2023.

Ensuite, avec le trafic post-covid 19, la capacité maximale de 2,6 millions de passagers maximum sera atteinte en 2027 seulement.

De plus, en retirant uniquement la ligne Lille-Lyon, on retire un tiers du trafic, ce qui permettra d'atteindre la saturation en 2039 sans l'agrandissement supplémentaire.

Il est Incohérent avec l'objectif de réduction de 45% des émissions de GES de la Métropole Européenne de Lille en 2030.

Alors que le changement climatique est d'ores et déjà là, la priorité doit être la préservation des champs captants pour protéger le bien commun et vital qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL.

Par ailleurs, la pollution de l'air aux particules fines est responsable de 14% des décès dans la métropole lilloise, et les particules ultrafines encore plus dangereuses et émises principalement par les moteurs d'avions ne sont pas mesurées.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E784 - ***@****.fr**

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 06:46:49

Lieu de dépôt : Par email

Objet : commission d'enquête pour la modernisation de l'aéroport de Lille

Contribution :

Monsieur, Habitant dans la région grenobloise, je ne suis pas impacté directement par l'agrandissement de l'aéroport de Lille. Néanmoins en tant que citoyen je ne peux que m'opposer à un tel projet pour les nuisances supplémentaires et les effets catastrophiques sur l'environnement qu'il occasionnera lors de sa réalisation et de son exploitation. Il est urgent d'arrêter cette course en avant pour un développement économique et de réfléchir à un avenir plus en accord avec la sauvegarde de l'environnement. D'autant plus que le transport aérien devra nécessairement se réduire si à terme nous voulons survivre. Certes voici des arguments d'écologiste mais avant de réaliser un tel projet, nous devons nous poser les bonnes questions avant de céder à la pression économique et politique. Cordialement Jean-Claude Barbier
Page 1150 / 1766.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@785 - Heroguer Philippe - Noyelles-lès-Seclin

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 07:52:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Modifier le projet de mise en sécurité

Contribution :

Bonjour monsieur le commissaire enquêteur

Noyelles les Seclin est ma commune de résidence ; elle est survolée chaque jour par les avions en décollage et nous suivons l'impact sonore grâce aux données du bulletin environnementale et une station de mesure dans la commune la situation sonore est encore acceptée par les habitants mais l'équilibre est fragile

Le projet de développement de la commune a été radicalement changé par la présence de la nappe phréatique dans la craie fissurée chargée d'eau potable à quelques centimètres sous le limon. (interdiction de la consommation de terres plus de perspective de construction d'équipements même pour notre cimetière devenu trop petit)

L'extension du trafic basée sur des plus gros porteurs et le montant des investissements de plus de 100 millions d'euros doivent être revus à la baisse tout en accordant une autorisation d'exploitation, en encadrant son développement par un décret ministériel qui encadre les conditions d'exploitation instaurant un couvre feu comme à l'aéroport de Beauvais et en instaurant un outil de suivi et d'observation indépendant qui permet d'évaluer le trafic le taux d'emport et les nuisances sonores au dessus des communes survolées il existe un tableau de bord environnement mais d'analyse sérieuse exploitant les données de nuit qui permettrait d'éclairer la population sur l'impact réel de cet équipement le tout avec un pilotage croisé du SIVOM et du gouvernement garant des objectifs nationaux climat

Je reprends à mon profit la production d'un collectif d'habitants dont je partage l'analyse :

"L'aéroport doit être rénové et remis en état, mais ceci ne nécessite aucunement un investissement de 100 millions d'euros prévu par Eiffage.

Un doublement du nombre de passagers dans les prochaines années, intéressant financièrement pour le concessionnaire et le propriétaire, entraînerait évidemment une augmentation très importante des vols avec sa cohorte de nuisances polluantes et bruyantes.

Le principal problème est que tout le dossier Eiffage a été monté à partir d'un chiffrage de mouvements quotidiens d'avions minimisé.

Deux autres répondants à l'appel d'offres, déjà gestionnaires d'aéroports, sont bien au-dessus des chiffres d'Eiffage (68 pour Eiffage, 88 pour le second répondant et 100 concernant le troisième). Il est très facile d'annoncer des chiffres quand ceux-ci ne sont pas contractualisés par un contrat d'engagement.

Le problème est que tout le dossier du concessionnaire est basé sur ce chiffre de 68 mouvements quotidiens qui semble impossible à tenir, notamment concernant les nuisances induites par l'aéroport (par exemple le calcul du bilan carbone ou le bruit et la pollution imposés aux populations survolées).

Le concessionnaire « promet » une augmentation modérée des vols dans les années à venir. Son propos, pour le moins surprenant, indique que l'emploi d'avions plus gros et avec un emport de 100 % (soit pour ces avions 400 passagers) va réduire fortement les décollages et atterrissages. C'est consternant ; aucun concessionnaire ou propriétaire d'aéroport ne peut évidemment agir sur l'emport aérien. Ce sujet est du domaine exclusif des compagnies aériennes qui sont évidemment les seules à pouvoir remplir ou non un avion. L'emport actuel sur Lille-Lesquin ne permet évidemment pas cet optimisme commercial.

L'accès à Lille-Lesquin est également aujourd'hui très difficile, tous les habitants de la Métropole peuvent s'en rendre compte."

.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@786 - PERON JEREMY - Lille

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 09:04:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Je m'OPPOSE au projet de modernisation de l'Aéroport LILLE-LESQUIN

Contribution :

CLIMAT :

Transport aérien responsable de 7,3% des émissions de gaz à effet de serre en France (source B&L Evolution)

2/3 du trafic de l'aéroport de Lille-Lesquin est en concurrence avec le TGV. A trajet équivalent l'avion émettra 40 à 80 fois plus de gaz à effet de serre pour un gain de temps parfois nul ou très limité (SCOT de la Métropole européenne de Lille)

Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la Métropole européenne de Lille prévoit -45% d'émissions de gaz à effet à serre en 2030 et -89% en 2050 par rapport à 1990 et -16% de consommation d'énergie entre 2016 et 2030 (PCAET Métropole Européenne de Lille).

Argument sur la marge de manœuvre technologique irréaliste (biocarburants & hydrogène) (Synthèse du référentiel aviation-climat ISAE-Supaéro Septembre 2021).

Les compensations via le fonds carbone mentionné par ADL n'est pas crédible vu les sommes en jeu: 2,55 millions d'euros jusqu'à 2039 ramenant un prix à la tonne très faible par rapport au prix du marché européen. Le mécanisme ne sera pas incitatif. De plus, ils ne couvrent pas l'activité aérienne de l'aéroport.

Activité aérienne (cycle décollage-atterrissage", ½ croisière, moteurs auxiliaires au sol, traînées atmosphériques) de 2019 à 2039: 342 kt eqCO₂ représente 83,1% des émissions totales (411kt eqCO₂: activité aériennes + trafic routier + activités de la plateforme).

L'agrandissement de l'aéroport est contraire à l'intérêt général dans le contexte de l'urgence climatique et la nécessité des réductions des émissions des gaz à effet de serre.

Les compensations carbonées obligatoires des compagnies aériennes de la loi Climat imposées (94 kt eqCO₂) ne sont pas crédibles: les mécanismes financiers et techniques restent à l'initiative volontaire. Aucun mécanisme de contrôle et de pénalité financière n'est prévu à ce jour.

Les fausses promesses d'une révolution technologique

La production mondiale d'agrocarburants représente 0,004% de la consommation nécessaire de kérosène aujourd'hui (sans prise en compte de l'augmentation du trafic aérien). L'augmentation de la demande des agrocarburants pour l'automobile et le trafic aérien pose déjà de graves problèmes de déforestation et de ressources en terres agricoles disponibles dans une contexte de pression démographique continue. Une étude dénonce les projections de l'utilisation d'agrocarburants dans l'aviation: Canopee Association Aviation.

Selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la flotte mondiale est actuellement renouvelée en 25 ans. Il a été considéré dans l'étude environnementale un renouvellement de la flotte en 15 ans à partir de 2035 pour intégrer les appareils à hydrogène afin de justifier la baisse des émissions des gaz à effet de serre. Cette hypothèse est considérée comme très optimiste par le Shift project (source scénario «Maverick» du Shift Project) et irréaliste par l'Autorité environnementale (Avis de l'Autorité environnementale sur le projet Lille Lesquin).

EAU :

L'aéroport de Lille-Lesquin se situe au-dessus de la nappe de la Craie (qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL) qui est très vulnérable aux pollutions (classe B du projet d'intérêt général).

La surface imperméabilisée par l'aéroport sera accrue de 10 ha par le projet. Il y a donc un fort risque de rejets de substances polluantes (hydrocarbures, produits de dégivrage) vers les captages du Sud de Lille.

Augmentation du trafic va mener à une augmentation des risques de pollutions aux métaux lourds, résidus d'hydrocarbures.

Dans le passé, il y a eu des fuites d'hydrocarbures (ancien dépôt TOTAL). Un prélèvement, fait en décembre 2019, dépasse la norme des eaux brutes relative à l'indice Hydrocarbures. D'autres analyses révèlent un relargage lent des hydrocarbures piégés dans les fissures de la Craie (ancien dépôt TOTAL).

POLLUTION SONORE : UN ENJEU SANITAIRE :

Exposition au bruit des avions: effets délétères sur le sommeil, les systèmes cardiovasculaires et endocrinien, les troubles psychologiques et l'état de santé perçu (Santé Publique France)

L'Autorité Environnementale se basant sur des études de l'ANSES et Santé Publique France demande un couvre-feu d'au moins 7 heures.

POLLUTION DE L'AIR ET SANTÉ HUMAINE :

La pollution de l'air aux particules fines est responsable de 14% des décès dans la métropole lilloise. Le projet d'agrandissement prévoit une augmentation du nombre de vols et de voyageurs, qui aura mécaniquement un impact sur la qualité de l'air (augmentation d'émissions de ces polluants - NO2, PM10, PM2,5 - et concentrations dans l'air ambiant)

Aujourd'hui (selon une étude ATMO) : les taux de polluants atmosphériques dépassent régulièrement les seuils définis par l'OMS sur notre territoire.

Les particules ultrafines (de l'ordre du nanomètres) : fortes émissions par les moteurs d'avions ne sont pas mesurées et donc non prises en compte (Article dans The Conversation). Les particules ultrafines sont émises principalement par les moteurs d'avions. Plus les particules sont fines, plus elles sont dangereuses.

Selon l'étude d'impact environnemental, la hausse de l'activité générée par la réalisation du projet d'extension aura un impact sur les émissions de SO2, qui connaîtront une augmentation jusqu'à +36% sur la zone à l'horizon 2050.

Hausse de +27% pour les NOx (Oxydes d'azote) selon l'étude d'impact environnemental.

Les nouveaux comportements des voyageurs impacteront les projections de trafic aériens : réduction de la demande sur les trafics loisirs induite par une prise de conscience écologique croissante, la réduction du trafic d'affaire induite par le développement accéléré des nouveaux modes de communication (visio, zoom, ...) et la réduction due aux alternatives ferroviaires. (source : étude du cabinet Arthur D Little - Annexe de l'étude d'impact)

COUTS DES POLLUTIONS ET NUISANCES POUR LA COLLECTIVITÉ :

Pour information, définition du calcul socio-économique : (paragraphe 10.2.4 de l'étude d'impact)

le calcul socio-économique se base sur l'analyse monétarisée de certains effets. Selon les méthodes de l'instruction, les effets ci-dessous ont été monétarisés :

-Flux financiers du concessionnaire (produits, charges...),

-Intéressement du SMALIM,

-Impôts et taxes,

-Impact sur l'économie locale: tourisme, compagnies aériennes, agences de voyage services aéroportuaires, fret, sûreté et sécurité...),

-Temps économisé,

-Pollution atmosphérique,

-Gaz à effet de serre(GES),

-Nuisances sonores,

-Accidents de la route

ARGUMENTS :

-Dû à ses impacts négatifs sur l'environnement et sur la qualité de l'air, le projet génère un coût pour la collectivité de 175 millions d'euros. (chapitre 2.5 du mémoire en réponse à l'AE)

-La saturation du trafic routier n'est pas pris en compte dans ce calcul et le temps perdu dans les embouteillages sera considérable

-De plus, l'augmentation du trafic et des pollutions sonores et de l'air dévaluera le patrimoine immobilier des riverains: aucun chiffrage a été réalisé

-Contrairement à ce que dit l'ADL, l'aéroport ne sera pas saturé en 2023. Les nouvelles projections du trafic post-covid 19, montrent que la capacité maximale de 2,6 millions passagers maximum sera atteinte en 2027 seulement.

-De plus, en retirant ligne uniquement la ligne Lille-Lyon, on retire un tiers du trafic soit 700 000 passager-ères par an ce qui permettra d'atteindre la saturation en 2039 sans l'agrandissement supplémentaire.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E787 -

Date de dépôt : Le 08/02/2022 à 12:06:49

Lieu de dépôt : Par email

Objet : NUISANCES SONORES AEROPORT LILLE-LESQUIN

Contribution :

Bonjour, La valeur Lden est fréquemment rappelée dans les différents articles relatifs au bruit dû aux mouvements des avions. La valeur Lden nécessite l'application d'une formule mathématique : Pour appliquer cette formule, il faut connaître les Lday, Levening, Lnight, qui sont des niveaux acoustiques continus équivalents, ce qui correspond à « une moyenne » des niveaux sonores par rapport à une durée : $Leq, quart = 10 \log \left[\left(\frac{1}{T} \right) \{ (t_i \times 100,1 \text{ SPL}_i) + \dots + (t_n \times 100,1 \text{ SPL}_n) \}$ Ainsi, d'après certaines hypothèses, comme 7 décollages en période de jour, 4 décollages en période de soirée, et 2 décollages en période de nuit, le Lden serait de 52,7 décibels A. Passer de 7 décollages à 10, en période de jour, et de 4 à 6 en période de soirée, et aucun décollage en période de nuit, la valeur Lden reste à 52,7 décibels A. Donc, cette valeur Lden est à interprété avec beaucoup de recul. En effet, dans l'exemple, un riverain, de Templemars, va bel et bien entendre le bruit de 10 décollages en période de jour, et de 6 décollages en période de soirée, ce qui représente plus d'agressions sonores. Il faut des indicateurs plus fins, et plus nombreux, comme les niveaux acoustiques maxi, par exemple. Dans ce sens, je suis contre l'augmentation du trafic aérien de l'aéroport de Lille-Lesquin. Alain LECLERCQ Acousticien consultant 26, place Gustave Delecroix 59175 – TEMPLEMARS Port : 0787*****

Pièce(s) jointes(s) :



$$L_{den} = 10 \log \left(\frac{12 \cdot 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}}}{24} \right)$$

@788 - Alaoui Gabriel - Lezennes

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 09:50:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet anachronique

Contribution :

Le défi du siècle est celui du changement climatique. Si les principaux moyens de lutte contre ce phénomène sont du ressort des décideurs publics, certaines actions relèvent des individus. La plus efficace et la plus évidente à adopter consiste à arrêter de prendre l'avion, ou en tout cas de restreindre au strict nécessaire le recours à ce moyen de transport. Envisager d'étendre l'aéroport de Lille alors que le trafic aérien va devoir diminuer, n'a aucun sens. Je m'oppose donc à ce projet.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@789 - Association Entrelieanes - Lille

Organisme : Association Entrelieanes

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 11:36:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Protection des champs captants du Sud de Lille

Contribution :

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Je vous prie de recevoir la contribution des associations EcoLoos, E.D.A, Entreliaanes, Nord Nature Environnement et PARC Saint-Sauveur à l'enquête publique sur le projet de "modernisation" de l'Aéroport de Lille-Lesquin, que vous pourrez découvrir en pièce jointe.

La présente contribution est d'ors et déjà intégrée à celle de l'association NADA, pour le chapitre sur l'eau. Nous la redéposons ici dans son intégrité car nous souhaitons insister sur la nécessité de faire des champs captants un des enjeux principaux du débat autour du projet de l'aéroport. Plusieurs des associations ici signataires sont impliquées notamment depuis de longues années sur la défense de ces champs captants.

Nous considérons que le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin s'oppose, au regard de son impact sur la nappe de la craie du Sud de Lille, à l'ensemble des politiques métropolitaines menée pour garantir la qualité et la quantité de cette ressource en eau qui alimente 40 % de la Métropole Européenne de Lille. Ce qui est inacceptable. Notre contribution en fait la démonstration.

L'association Entreliaanes pour le collectif interassociatif

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Contrib Interassociative champs captant EP Aéroport LL.pdf, page 1 sur 25

Contribution inter-associative à l'enquête publique portant sur « le projet de modernisation » de l'aéroport de Lille-Lesquin

La présente contribution est d'ors et déjà intégrée à celle de l'association NADA, pour le chapitre sur l'eau. Nous la redéposons ici dans son intégrité car nous souhaitons insister sur la nécessité de faire des champs captants un des enjeux principaux du débat autour du projet de l'aéroport. Plusieurs des associations ici signataires sont impliquées notamment depuis de longues années sur la défense de ces champs captants.

Nous considérons que le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin s'oppose, au regard de son impact sur la nappe de la craie du Sud de Lille, à l'ensemble des politiques métropolitaines menée pour garantir la qualité et la quantité de cette ressource en eau qui alimente 40 % de la Métropole Européenne de Lille. Ce qui est inacceptable. Notre contribution en fait la démonstration.

EcoLoos – 64, rue du Général Leclerc 59120 Loos
E.D.A – 5, rue Jules de Vicq 59800 Lille
Entrelianes – 13, rue Jean Baptiste Clément 59000 Lille
P.A.R.C Saint-Sauveur – 3, rue du Plat 59800 Lille
Nord Nature Environnement – 5, rue Jules de Vicq 59800 Lille



Contribution inter-associative champs captants

EP Aéroport Lille-Lesquin

1/25

Document : Contrib Interassociative champs captant EP Aéroport LL.pdf, page 2 sur 25

Sommaire

En préalable	P 3
I - PRESENTATION DU CONTEXTE GEO-PHYSIQUE ET REGLEMENTAIRE	P 4
II - IMPACT SUR LA NAPPE DU SUD DE LILLE DES EAUX DE RUISSELLEMENT DE LA PLATE-FORME AÉROPORTUAIRE ET DU RÉSEAU ROUTIER AUQUEL EST RELIÉ L'AÉROPORT	P 8
II.1 EN PHASE DE CHANTIER	
II.2 HORS PHASE DE CHANTIER	
III - LA QUESTION DE L'ARTIFICIALISATION DE 10 HECTARES SUPPLÉMENTAIRES	P 14
IV - LA QUESTION DU SURVOL DES CHAMPS CAPTANTS	P 21
V - LA QUESTION DES SONDES GÉOTHERMIQUES VERTICALES	P 25
VI - REMARQUE SUPPLÉMENTAIRE	P 25

En préalable

Une très grande partie de l'aéroport de Lille-Lesquin fait partie de l'Aire d'Alimentation des Captages du Sud de Lille (AAC). Ce périmètre qui contient en son sous-sol 40 % des réserves d'eau potable de la Métropole Européenne de Lille (MEL) est particulièrement vulnérable. En l'absence de couche d'argile protectrice, sur la surface de l'AAC, le sol absorbe directement l'eau pluviale qui vient recharger la nappe comme toute pollution. La nappe de la craie du Sud de Lille est considérée comme une ressource irremplaçable par les pouvoirs publics.

C'est la raison pour laquelle ce territoire dispose d'un certain nombre de protections réglementaires et légales qui limitent les constructions et les activités en son sein : SDAGE Artois-Picardie 2021 (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux), SAGE Marque-Deûle 2020 (Schéma d'aménagement et de Gestion des Eaux), SCOT de l'arrondissement de Lille 2016 (Schéma de Cohérence Territoriale), PLU de la MEL 2019 (Plan Local d'Urbanisme), PIG 2007 (Projet d'Intérêt Général) et DUP 2007 (Déclaration d'Utilité Publique) des Champs Captants du Sud de Lille

A ces contraintes, s'ajoute l'existence de cavités souterraines, les catiches, anciennes carrières de craie, qui fragilisent encore la structure du sol. Elles sont répertoriées dans un Plan de Prévention des Risques qui impose de très grandes précautions à toutes constructions pour éviter tout effondrement.

Cette double superposition AAC et PER créent des situations paradoxales : la profondeur des fondations et comblements exigés par le PER créent des barrières hydrauliques qu'interdit le règlement de l'AAC.

Dans ce chapitre dédié à la prise en compte de la ressource en eau dans le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin, nous démontrerons l'incompatibilité du projet avec le respect des règlements en vigueur et l'invalidité de l'étude d'impact.

I - PRÉSENTATION DU CONTEXTE GEOPHYSIQUE ET RÉGLEMENTAIRE

Extrait p 44 du Résumé non technique de l'étude d'impact :

“La première nappe rencontrée au droit de la zone d'étude est la nappe de la Craie, dont les niveaux piézométriques varient en fonction de la pluviométrie. Au droit de la zone d'étude, la zone de battement de la nappe se situe à une profondeur comprise entre 10 et 25 mètres par rapport au terrain actuel. D'un point de vue qualitatif, la nappe de la Craie est très vulnérable aux risques de pollution, en raison de la faible protection de l'aquifère. Dans ce périmètre la craie n'est en effet pas recouverte d'une couche géologique imperméable comme de l'argile. Toute eau ou toute pollution absorbée par le sol se dirige inexorablement vers la nappe. “

La nappe de la craie comprise dans le périmètre de l'AAC du Sud de Lille est d'un bon rendement quantitatif mais d'un mauvais niveau qualitatif (nitrates, ruissellements urbains et pollutions historiques). Un traitement important et coûteux est nécessaire pour la rendre potable. C'est une nappe libre (non captive), ce qui signifie que les pollutions ne peuvent être confinées et peuvent potentiellement atteindre plusieurs captages. Les trajets souterrains de l'eau et des pollutions sont déterminés par la force d'aspiration de ces mêmes captages.

L'AAC est protégée par plusieurs documents réglementaires :

- le PIG de 2007, projet d'intérêt général qui fait l'objet d'un périmètre et d'une réglementation déterminés par arrêté préfectoral ;
- le PLU2 de la MEL avec son zonage (précisant les différents niveaux de vulnérabilité de l'AAC) et le règlement qui s'y applique ;
- le SCOT de l'arrondissement de Lille.

Extrait du DOO (Document d'Orientation et d'Objectifs) du SCOT(Schéma de Cohérence Territoriale) de Lille Métropole qui s'impose au PLU (Plan Local d'Urbanisme) de la MEL (Métropole Européenne de Lille), p 13 https://www.scot-lille-metropole.org/wp-content/uploads/sites/2/2021/05/3_DOO-10fev2017.pdf

“L'aire d'alimentation des captages prioritaires « Grenelle » au Sud de Lille est le périmètre à l'intérieur duquel s'effectue le réapprovisionnement de la nappe de la craie, identifiée comme ressource en eau irremplaçable pour la métropole lilloise.”

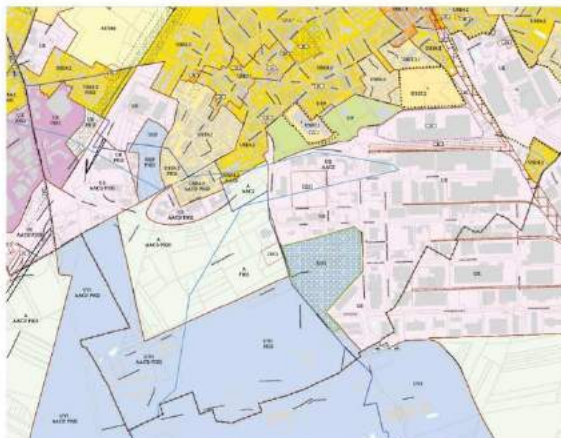
Extrait de la synthèse de l'évaluation de l'impact potentiel de l'urbanisation sur la ressource en eau potable au Sud de la Métropole Lilloise, 2016, BRGM-ADULM - p 2 <https://fr.calameo.com/read/00665689721740f1fc48d>

“Cette ressource est irremplaçable car aucune solution alternative n'existe à ce jour si la nappe devenait inexploitable”

Extrait du règlement sanitaire du PLU2, p 8

https://documents-plu2.lillemetropole.fr/PLU2_121219/5_ANNEXES/ANNEXES_SANITAIRES.pdf

“La Métropole Européenne de Lille (MEL) a la chance de posséder sur son territoire une nappe d'eau souterraine productive. Cette dernière, la nappe de la craie, contribue à plus de 40 % à l'alimentation en eau de son territoire accueillant plus d'un million d'habitants. Cependant, la nappe de la craie exploitée au sud de la Métropole Européenne, dont l'Aire d'alimentation des captages comprend 26 communes de la MEL, a vu au cours des années sa qualité se dégrader du fait du passé industriel du territoire et de l'aménagement qui s'en est découlé (pollutions anthropiques, agricoles et urbaines). Ainsi, afin de faire face aux besoins futurs de la Métropole et accompagner son développement, cette ressource doit être préservée, protégée et faire l'objet d'une reconquête.”



PLU2 – Ville de Lesquin – La zone grisée correspond à l'aéroport, le trait bleu clair au périmètre de l'AAC, le trait bleu marine à celui du PIG. Les parties de l'aéroport de Lille-Lesquin comprises dans le périmètre de l'AAC du Sud de Lille sont à la fois des parties artificialisées (parties des pistes et des bâtiments) et des parties aujourd'hui gérées en prairies (abords des pistes) ou cultivées.

La protection de l'AAC est également inscrite dans le SDAGE (Schéma Directeur Aménagement et de Gestion des Eaux) Artois-Picardie et le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Marque-Deûle qui s'imposent à tous les documents d'urbanisme locaux.

Les niveaux de protection et de réglementation qui s'appliquent à l'aéroport au sein du PLU de la MEL sont AAC2 (Vulnérabilité forte de l'AAC) et PIG S2 ou PIG2 (Protection rapprochée) qui correspondent à des prescriptions spécifiques.

Le principe qui guide l'ensemble de ces prescriptions réglementaires est le suivant :

→ INNOCUITÉ quantitative ou qualitative de tout projet à la nappe, respectant ainsi la Loi sur l'eau (LEMA) et la Directive Cadre Européenne sur l'Eau (DCE Eau).

Extrait du règlement du PIG concernant les zones S2 p7

https://www.nord.gouv.fr/content/download/8616/52776/file/annexe_pig1.pdf :

“La collecte des eaux des plate-formes routières sera réalisée de manière à ne pas avoir d'impact sur la nappe de la craie. Un système de confinement permettra de collecter les polluants liquides toxiques pour l'eau en cas de déversement accidentel.”

Extrait du règlement du PLU2 de la MEL (Livre I, dispositions générales, page 27 relatives au cycle de l'eau p 27)

“Dans les périmètres de DUP, de PIG et d'AAC les principes à respecter sont les suivants : - Innocuité à la nappe - Non atteinte quantitative (recharge de la nappe) et qualitative (qualité des eaux) à la nappe - Préservation de la ressource en eau et protection des captages et de l'aire d'alimentation de ces captages. »

« Les dispositions de l'AAC viennent en complément des prescriptions des DUP et le PIG. »

P 44 du même règlement du PLU2

“2. DANS LES SECTEURS DE VULNÉRABILITÉ FORTE : AAC2, b/ En zone U et AUC

Pour toutes les occupations des sols autorisées : - Les aménagements et constructions ne perturbent pas les écoulements des eaux superficielles et souterraines Au-delà de cette garantie de transparence hydraulique, les constructions et les installations ne portent pas atteinte et contribuent au maintien pérenne de la qualité des eaux,

- Soit prévu des dispositifs permettant la rétention de matières polluantes avant infiltration des eaux provenant des zones imperméabilisées. Ces dispositifs sont réalisés et

entretenus de manière à prévenir toute dégradation des eaux, - La gestion des eaux pluviales issues des zones imperméabilisées à l'exclusion de celles provenant des toitures et des terrasses doit permettre la rétention des matières polluantes avant restitution afin d'éviter sur une même unité foncière le ruissellement des eaux potentiellement polluées issues des zones imperméabilisées vers les zones non imperméabilisées."

Enfin, le SCOT impose également des règles spécifiques à ce territoire des champs captants. Il s'impose au PLU2 et à tout projet d'aménagement.

Le Document d'Objectifs et d'Orientation du SCOT précise, p 13, concernant la ressource en eau

https://www.scot-lille-metropole.org/wp-content/uploads/sites/2/2021/05/3_DOO-10fev2017.pdf

"Éviter d'ajouter des menaces supplémentaires sur la ressource, en privilégiant en termes d'usage des sols les espaces naturels et agricoles et en évitant l'installation d'activités présentant des risques de pollution pour la nappe dans les zones les plus sensibles de l'AAC (vulnérabilité totale à forte sur le plan fourni en annexe)."

p 84 du même document

"Les projets d'infrastructures de transport sont accompagnés des mesures nécessaires pour assurer leur neutralité vis-à-vis de la qualité de la ressource (précautions en phase chantier, choix de matériaux non polluants, modalité de collecte des eaux, systèmes de confinement et pérennité de ces dispositifs, surveillance et organisation de l'alerte...)"

"Par principe, les nouvelles infrastructures de transport (hors voiries de desserte) ne doivent pas traverser les zones de vulnérabilité totale et très forte. Si des infrastructures de transport sont envisagées dans la zone de vulnérabilité « forte », elles ne doivent pas avoir pour effet d'augmenter le trafic dans la zone de vulnérabilité totale."

Or, aujourd'hui, le projet d'agrandissement et de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin a un impact sur la ressource en eau potable du Sud de Lille à différents niveaux et cet impact est soit insuffisamment évalué, soit non pris en compte dans l'étude d'impact du projet, ce qui l'invalide :

II - IMPACT SUR LA NAPPE DU SUD DE LILLE DES EAUX DE RUISSELLEMENT DE LA PLATE-FORME AÉROPORTUAIRE ET DU RÉSEAU ROUTIER AUQUEL EST RELIÉ L'AÉROPORT

II.1 EN PHASE DE CHANTIER

Extrait du résumé de l'étude d'impact page 51

“En matière de gestion des eaux pluviales, la plateforme aéroportuaire se divise en 8 sous-bassins versants, regroupés en 3 réseaux (Nord, Est et Sud). La surface imperméabilisée collectée sur la plateforme aéroportuaire est de 85,20 ha. Les eaux pluviales sont rejetées dans le milieu naturel après traitement (séparateurs hydrocarbures) via des bassins d'infiltration à lit de sable. L'infiltration des eaux pluviales fait l'objet d'arrêtés préfectoraux.”

Extrait de l'étude d'impact, partie 3, page 42

5.3.5.3 Effets sur la qualité de la nappe en phase chantier

“Les sols peuvent être souillés en phase chantier par des rejets liquides pollués ou par une pollution accidentelle de type déversement d'hydrocarbures. Ces écoulements peuvent ensuite atteindre la nappe. Cependant l'épaisseur de sols naturels avant le toit de la nappe (10m) la protège;”

ADL_Piece_B_04_Annexes_Etude_impact_Partie_1, p 409

L'étude hydraulique de Verdi Environnement montre que même si le réseau de collecte actuel de gestion des eaux pluviales ne présente pas de débordement supplémentaire avec l'ajout des nouvelles surfaces actives pour la pluie 20 ans 4 heures, les surverses déjà constatées en situation actuelle sur chacun des 3 bassins-versants, sont amplifiées en situation projet (voir tableau ci-dessous). Par conséquent, une partie des pluies n'est pas traitée par les séparateurs hydrocarbures mis en place entre les bassins de rétention étanches et les bassins d'infiltration.

Remarque 1

L'épaisseur de 10 m de sols naturels au-dessus du toit de la craie n'est en rien une protection par rapport à une pollution accidentelle puisque c'est la perméabilité même de ce sol puis de la craie qui forment les champs captants. Les précautions envisagées en phase de chantier ne semblent pas prendre la mesure de la vulnérabilité de la nappe. Aucune pollution accidentelle ne doit rejoindre la nappe.

Demande 1 :

- **que tout soit mis en œuvre pour garantir l'impossibilité d'une pollution accidentelle, en prenant véritablement en compte la perméabilité du toit de la craie et des terres la surplombant.**

Remarque 2

p 408 du même document, il est écrit sans que ne soit proposé aucune solution:

“On note des débordements du réseau dès la pluie vicennale (20 ans– 4h), mais les eaux stagnent sur des zones situées en dehors des pistes et du taxiway ne portant pas atteinte à l'exploitation. Enfin l'eau ne sort pas du projet et ne porte pas atteinte à la population locale ou à d'autres infrastructures.”

Il n'est pas envisageable (comme énoncé dans le rapport Verdi ci-dessous), qu'une partie des eaux de ruissellement ne puisse être traitée, en phase chantier, et retourne directement à la nappe ou “stagnent”. La maîtrise d'ouvrage doit adapter son réseau de collecte à cette contrainte, pour que ce débordement ne puisse advenir. C'est ne pas comprendre la problématique du cycle de l'eau, propre à l'emplacement de l'aéroport en Aire d'Alimentation des Captages du Sud de Lille.

Il semble donc que le réseau soit sous-configuré de façon chronique, sachant que la fréquence des pluies vicennales s'accélénera avec le dérèglement climatique.

Le résumé non technique mentionne l'implantation de nouveaux bassins. Nous souhaitons pouvoir vérifier que ces bassins sont déjà une réponse aux problèmes existants et ne répondent pas uniquement à une augmentation de la surface imperméabilisée.

Demande 2 :

- **que le redimensionnement du réseau de collecte des eaux de ruissellement soit inscrit dans les objectifs prioritaires du projet de mise aux normes de sécurité (des personnes, de l'environnement et des biens) de l'aéroport quelque soit sa dimension finale.**

II.2 HORS PHASE DE CHANTIER

P 409 de l'étude d'impact, état initial de l'environnement,

“En matière de gestion des eaux pluviales, la plateforme aéroportuaire se divise en 31 sous-bassins versants, regroupés en 3 grands bassins-versants, recouvrant une superficie de 211,87 ha.”

Suit une longue description des différentes étapes de collecte puis de traitement de ces eaux en période normale et en période hivernale (qui ajoute aux pollutions habituelles les produits de dégivrage), au travers de séparateurs d'hydrocarbures qui retiennent les hydrocarbures et les particules supérieures à 50 µm puis de bassins d'infiltration avec lits de sable retenant les particules fines avant rejet dans le milieu.

Remarque 3

L'étude d'impact ne nous dit pas de quoi est constituée exactement la pollution qui rejoint les eaux de ruissellement (quelles particules supérieures et inférieures à 50 µm, quelles particules fines, quid des particules issues des pneus, moteurs et freins) ni quelle est la proportion de chacun de ces facteurs polluants, ni quelle est la quantité et le volume final qui rejoint la nappe.

Par ailleurs, l'étude ne prend pas en compte les métaux lourds car ils resteraient confinés dans les premiers centimètres du sol selon l'avis de l'Ingénieure Hydrogéologue sur la modélisation hydrodynamique et hydrodispersive de la nappe de la craie centrée sur l'aéroport de Lille-Lesquin, qui affirme également que les hydrocarbures, préalablement filtrés, sont biodégradés rapidement. (ADL_Piece_B_04_Annexes_Etude_impact_Partie_2 p62)

Plus de précisions sur les polluants sont données dans l'avis de l'Autorité Environnementale :

“Les substances polluantes utilisées sur la plateforme et susceptibles d'être rejetées sont des hydrocarbures, des BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène et xylènes, composés organiques volatils mono-aromatiques) et des métaux. L'hiver, s'ajoutent le sel (chlorure de sodium) pour le déverglaçage des parkings, l'acétate de sodium pour celui des pistes et le glycol pour le dégivrage des avions. Les eaux glycolées sont détournées du réseau d'eaux pluviales et évacuées dans le réseau des eaux usées de la collectivité (MEL).”

Le volet "qualité de l'air" de l'étude d'impact précise également la présence des polluants suivants dans les rejets aériens (qui sont également rejetés lorsqu'un avion roule sur une piste) (p 544 de Piece_B_04_Annexes_Etude_impact_Partie_1) :

- dioxyde d'azote, particules en suspension PM10, particules fines PM2,5, benzène, butadiène, dioxyde de soufre, arsenic, cadmium, chrome, nickel, benzopyrène...

Cette pollution aérienne retombe inévitablement au sol, rejoint les eaux de ruissellement et les bassins de filtration. Dans quelle mesure ces bassins sont-ils en mesure de les filtrer ?

Nos propres recherches nous apprennent justement qu'à minima 5% des pollutions présentes dans les eaux de ruissellement sont rejetées vers la nappe lorsque ces eaux passent par un bassin d'infiltration avec lit de sable en cas de pollution routière. En effet, dans le Guide techniques de traitement des eaux pluviales d'origine routière du Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA, Ministère de l'écologie, de l'aménagement et du développement durable, 2007) téléchargeable sur le site du CEREMA

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/pollution-origine-routiere> , il est précisé page

43

Ouvrages de traitement	Taux d'abattement en %			
	MES	DCO	Cu, Cd, Zn	Hc et HAP
Fossé enherbé (longueur minimale 100 m, sans infiltration et avec une pente nulle)	65	50	65	50
Bief de confinement enherbé	65	50	65	50
Fossé subhorizontal enherbé	65	50	65	50
Bassin routier de type sanitaire	85	70	85	90
Filtre à sable	90	75	90	95
Bassin routier avec volume mort Avec V horizontal $< 0,15m/s$ V_s^* en m/h				
1	85	75	80	65
3	70	65	70	45
5	60	55	60	40

* Les vitesses V_s expriment le fait que les MES dont la vitesse de chute est supérieure ou égale à V_s seront décantées (cf annexe 7.1.2 pour la formule de la vitesse)

Tableau n° 10 : taux d'abattement des ouvrages de traitement

Si 5 % des pollutions des plateformes routières repartent au milieu après filtration par lit de sable, qu'en est-il d'une zone aéroportuaire dont les rejets sont beaucoup plus importants et toxiques ? L'étude d'impact ne nous dit rien sur cela, ce qui est un motif d'invalidité.

Demande 3

Que l'étude d'impact soit reconnue incomplète sur le paragraphe des eaux de ruissellement. Il n'est pas possible en l'état de se faire une opinion sur l'impact réel du projet de « modernisation » de l'aéroport sur la nappe.

Nous faisons également valoir qu'il n'est pas possible, au regard des objectifs de préservation de la nappe déjà très fragile qualitativement, d'envisager l'augmentation de cette pollution liée à l'augmentation du trafic aérien qu'engendrerait le projet de "modernisation" de l'aéroport en l'état ni par l'augmentation du trafic routier qui en découlerait.

Or, il est impossible de mesurer l'état initial de cet enjeu et l'accroissement qui découlerait du projet car l'étude d'impact ne traite pas ce point.

Si cette pollution venait à augmenter, il sera nécessaire de faire en sorte que ces eaux de ruissellement soient dirigées vers le réseau d'assainissement, ce qui reviendrait également à priver la nappe d'une quantité importante de recharge en eaux pluviales ce qui est également inenvisageable au regard de la réglementation actuelle.

Ici, quelle que soit l'hypothèse, nous sommes face soit à une dégradation de la qualité de la nappe, soit à une dégradation de la quantité de sa recharge. L'une comme l'autre sont inenvisageables !

Demande 4

- que le projet de "modernisation" de l'aéroport ait pour unique objectif la mise aux normes de sécurité (des personnes, de l'environnement et des biens),
- que le projet de mise aux normes de sécurité (des personnes, de l'environnement et des biens) de l'aéroport ne conduise à aucune augmentation de la pollution résiduelle rejetée à la nappe, liée à son activité (trafic aérien et routier).

Remarque 5

Le risque d'accident est permanent et ne concerne pas seulement la phase chantier. Là encore, toute pollution potentielle est inenvisageable pour la sécurisation de l'alimentation en eau potable de la Métropole Européenne de Lille. Si les accidents visibles donnent lieu à une prise en charge par un matériel dédié comme précisé dans l'étude d'impact, qu'en est-il des accidents invisibles (fuites sous un dépôt, percement d'un bassin ou d'un réseau...) ?

Ainsi par le passé, il y a eu des fuites d'hydrocarbures (ancien dépôt TOTAL). Un prélèvement, fait en décembre 2019, indique que la norme des eaux brutes relative à l'indice Hydrocarbures est dépassée. D'autres analyses révèlent un relargage lent des hydrocarbures piégés dans les fissures de la Craie en raison de cette fuite accidentelle de l'ancien dépôt TOTAL.

Or, à notre connaissance, seul l'ancien dépôt TOTAL fait l'objet d'une campagne de suivi permanente.

Demande 5

- **que l'ensemble des points pouvant présenter un risque d'échappée de polluants vers la nappe** (bassins, lieux de stockage des hydrocarbures comme des produits de dégivrage, réseau de collecte des eaux de ruissellement...) **fasse l'objet d'une surveillance permanente**, dans le cadre du projet de mise aux normes de sécurité (des personnes, de l'environnement et des biens) de l'aéroport.

Remarque 6

Nous rappelons que le Ministère de l'écologie vient de publier un **Plan d'Action pour la Gestion des Eaux Pluviales** qui insiste sur le fait que l'impact de ces eaux est terriblement important sur la qualité des eaux de surface et souterraine et qu'il est insuffisamment pris en compte dans l'ensemble des projets d'aménagements en cours sur le territoire national. L'insuffisance de prise en compte de cet impact entraîne une impossibilité nationale à respecter les objectifs de la DCE Eaux qui impose la remise en bon état qualitatif et quantitatif des eaux souterraines et de surface dans des délais sans cesse repoussés.

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Gestion_durable_des_eaux_pluviales_le_plan_daction.pdf

p 8

“Sans réduction sensible de ces flux de pollution, de nombreux cours d'eau ne seront pas en bon état à l'échéance de 2027 fixée par la directive-cadre sur l'eau (DCE). Au-delà de leurs effets sur l'environnement, ces pollutions peuvent également avoir des impacts sur certains usages de l'eau, tels que la baignade ou la conchyliculture, ou encore la production d'eau potable. C'est donc au-delà des zones denses, à l'aval des bassins-versants que la mauvaise gestion des eaux pluviales peut générer des troubles.”

“Que ce soit lors de la conception de nouveaux quartiers ou dans le cadre de recomposition urbaine, le sujet de la gestion des eaux pluviales ne peut donc pas être écarté. Ainsi, l'une des conclusions des Assises de l'eau de 2018 est de privilégier la réduction de l'imperméabilisation des sols et la maîtrise de leur ruissellement au plus près de leur point de chute.”

p 10

“La question des eaux pluviales et leur gestion durable sont insuffisamment prises en compte et intégrées dans les politiques d'aménagement du territoire”.

Demande 6

- **que l'hypothèse d'augmentation du trafic aérien soit abandonnée au regard des conséquences sur la qualité et la quantité des eaux de ruissellement de la plateforme aéroportuaire.**
- **que les techniques de traitement des eaux de ruissellement mises en œuvre sur le territoire de l'aéroport soient encore améliorées de façon à réduire les rejets polluants vers la nappe.** Cet objectif devrait être prioritaire dans l'effort de modernisation de l'aéroport vers sa mise aux normes en matière de sécurité et d'environnement. Or, il n'apparaît nullement que cet objectif soit précisé dans le projet présenté à l'enquête publique. Pour nous, la mise aux normes de sécurité (des personnes, de l'environnement et des biens) de l'aéroport de Lille-Lesquin doit inscrire dans ses objectifs prioritaires : zéro pollution dans les eaux pluviales rejetées dans le milieu.

III - LA QUESTION DE L'ARTIFICIALISATION DE 10 HECTARES SUPPLÉMENTAIRES

Remarque 7

L'Autorité Environnementale a demandé à ce qu'un scénario de modernisation sans croissance d'activité soit étudié. Or, dans sa réponse, la Maîtrise d'ouvrage renvoie des

arguments contradictoires. Ainsi elle avance que le Taxiway et l'élargissement de la piste principale seraient indispensables au maintien de l'activité même sans augmentation de trafic, tout en précisant que ces normes correspondent à l'évolution du gabarit des gros porteurs que l'aéroport n'accueille pas aujourd'hui.

P 250 de l'étude d'impact, partie 1

« Dans le cadre de son Avis délibéré (...) pour le cadrage préalable de la modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin (59), l'AE s'était exprimée de la manière suivante sur la définition du scénario de référence : « La description du scénario de référence implique donc de définir ce que serait le fonctionnement à moyen ou long terme d'une plateforme qui ne serait pas mise aux normes aéroportuaires, notamment en s'interrogeant sur la taille des avions pouvant être accueillis, sur les conséquences sur l'activité et sur les hypothèses de décorrélation du nombre de voyageurs et du nombre de mouvements ou encore sur les possibilités (et conditions) d'obtenir un renouvellement des dérogations actuelles et du certificat de sécurité aéroportuaire »

p 251, étude d'impact partie 1

« C'est pourquoi, même sans projet de modernisation du terminal, les infrastructures aéroportuaires nécessiteront des adaptations afin d'assurer :

- *La conformité aux évolutions réglementaires ou aux améliorations requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien.*

- *Leur maintien en parfait état. »*

Or, il ne nous a pas été démontré que le maintien, l'entretien et la sécurisation des capacités actuelles demandaient les mêmes travaux (taxiway, élargissement de la piste principale) que les conditions exigées pour un aéroport qui envisage d'accroître son trafic. Au contraire, il est même affirmé que même dans le scénario de maintien des capacités actuelles (scénario de référence), il est envisagé de prendre en compte l'augmentation de l'emport des avions (soit l'augmentation de gabarit des gros porteurs). Or, ce scénario pourrait tout à fait être abandonné.

→ il n'est pas fait la démonstration que l'élargissement des pistes ne peut être évité. Le choix du gabarit des avions que l'aéroport est en capacité d'accueillir est ici un choix politique ou commercial et non réglementaire. **Et nous signalons que la façon dont il est présenté est volontairement trompeuse.**

Ainsi, la sécurité territoriale doit hiérarchiser correctement ses enjeux environnementaux. La préservation des terres non bâties et de l'eau potable sont des enjeux tout à fait

prioritaires, ce que ne prend pas en compte l'étude d'impact qui considère prioritaire la prise en compte de l'évolution de l'emport des avions (soit de leur gabarit). Et même si l'on pointe le fait que l'aéroport, en cas de crise internationale comme les attentats de Bruxelles (2017) avait servi de piste d'atterrissage pour un certain nombre d'avions alors déportés ailleurs que Bruxelles, les risques sur la nappe phréatique sont tout autant des enjeux internationaux. Ainsi, les inondations en Belgique et Pays-Bas de 2021 ont entraîné la pollution durable d'une partie de leurs nappes. Le fait que la nappe de la craie du Sud de Lille ait été protégée de ces événements météorologiques ne nous dispense pas d'un devoir de solidarité envers nos voisins si nécessité se présentait. C'est donc bien un point de sécurité internationale.

Paramètres	Hypothèses prises en compte	Évolutions prises en compte	Évaluation Environnementale	
			SC REF	SC PRO
Distance moyenne vols / faisceau	km moyen par faisceau	Augmentation de la distance moyenne en raison de nouvelles destinations plus lointaines	NON	OUI
Mouvements d'avions	Augmentation de l'emport moyen	Augmentation de la capacité des avions	OUI	OUI
	Nombre de mouvements liés à la capacité du terminal	Amélioration du taux de remplissage Saturation du Terminal A102, 2 JAMPAX Augmentation continue jusqu'en 2050	OUI	10/21

Tableau 5 : Comparaison des paramètres en matière de flux aériens

Extrait page 277 étude d'impact, livre 1

SC REF = scénario de référence sans augmentation de trafic

SC PRO = scénario projet, avec augmentation de trafic

La volonté d'influencer déloyalement l'opinion publique est manifeste quand on comprend à quoi correspond finalement la soi-disant nécessité d'élargir la piste principale :

En effet, les avions gros porteurs disposent de soutes aménagées pour recevoir du frêt (source : dossier d'enquête publique- doc C04 page 35) : « le type d'avions court ou moyen courrier (avions actuels à Lesquin), ne dispose pas de soutes pouvant accueillir des containers frêt adaptés », d'où le recours à des avions de catégorie E (source : doc B page 26) : « la réalisation d'accotements pour la piste principale permettra de continuer de recevoir des avions de nouvelle génération (B777 et A350).

C'est donc à un projet déguisé de transports de marchandises par avions que nous sommes confrontés et certainement pas à un projet de mise aux normes de sécurité. Le procédé est

scandaleux sans compter que ce scénario va à l'encontre de toutes les actions entreprises par les collectivités pour réduire leurs émissions de GES.

Demande 7

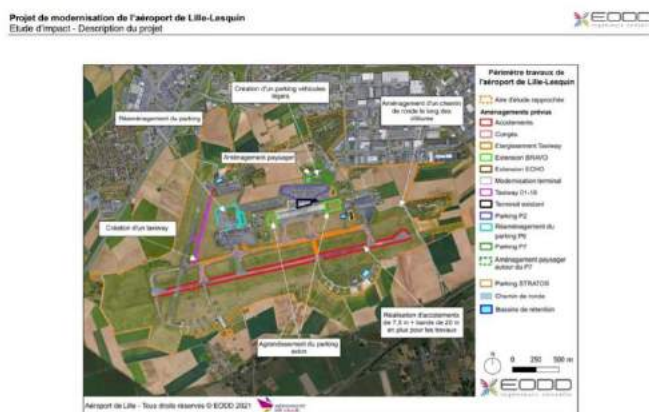
- que soit reconnue la malhonnêteté du procédé qui consiste à faire passer un élargissement de piste à des fins commerciales, pour une nécessité de sécurité.
- que soit entièrement retravaillé le scénario de maintien du trafic à son niveau actuel, et de mieux préciser les conséquences de l'abandon de telle ou telle catégorie de travaux. Que se passe-t-il sur le trafic actuel si on n'élargit pas les pistes, l'aéroport change-t-il de catégorie, quels types d'avions ne pourront plus y atterrir, est-ce une mauvaise chose pour le territoire ?

Car il s'agit bien ici de prendre en compte l'intérêt général du territoire et non celui des promoteurs du projet.

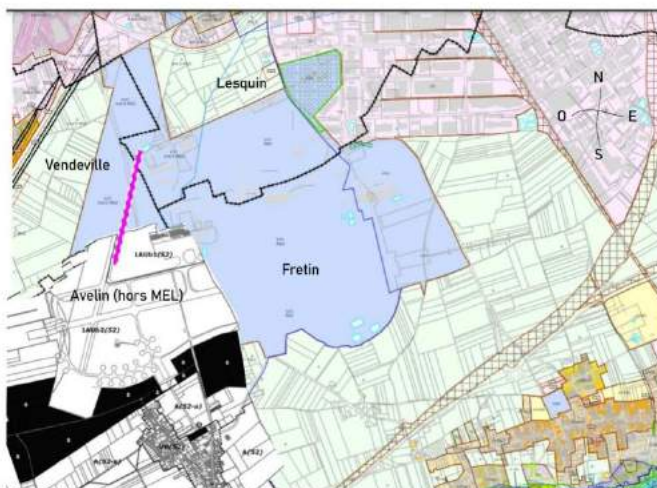
- que soit envisagé un scénario de décroissance eu égard aux probables évolutions de la Loi et de la réglementation liées à la Transition Énergétique, aux PLANS CLIMATS et aux accords internationaux (Accords de Paris) pour maintenir la hausse moyenne de température du globe au dessous de 2 degrés celsius. Ce cadre législatif et réglementaire va se durcir et impliquer de faire décroître le trafic aérien, en général.

Remarque 8

Au-delà de la question de sa nécessité qui reste encore à démontrer, le Taxiway qui constitue une partie non négligeable des terres à artificialiser, pose également de gros problèmes de respect de la réglementation urbaine.



Sur ce plan, issu de l'étude d'impact, on distingue un trait violet qui correspond à l'emplacement du projet de taxiway, le long de la piste secondaire.



Sur cette carte, nous avons assemblé les PLU des 4 communes sur lesquelles est implanté l'aéroport. Avelin se situe hors MEL, ce qui explique sa différence de traitement cartographique. Nous y avons positionné le projet de taxiway dont on voit bien qu'il se situe en AAC2, ce qui correspond à un règlement spécifique du PLU2.



Sur cette carte, nous avons assemblé les PER de Vendeville et de Lesquin (en pointillé, la limite communale). La zone bleue correspond au risque d'effondrement lié aux catiches à laquelle s'applique un règlement particulier. Le taxiway est en zone bleue. Le règlement est téléchargeable sur le site de la Préfecture.

<https://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Prevention-des-risques-naturels-technologiques-et-miniers/Plans-de-prevention-des-risques-mouvements-de-terrain-PPRMT-risque-cavites-souterraines/Le-Plan-d-Exposition-aux-Risques-PER-Mouvements-de-Terrain-sur-l-arrondissement-de-Lille>

Extrait du règlement du PER

(<https://www.nord.gouv.fr/content/download/15539/96303/file/r%C3%A8glement.pdf>)

2.2. Biens et activités futurs

2.2.1. Projets situés sur cavités connues

2.2.1.1. Installations sensibles

Ces installations seront protégées en tant que de besoin par des mesures de prévention éliminant totalement le risque d'effondrement sous les parties vulnérables.

Le remblayage des cavités sera imposé au moyen d'un matériau traité avec clavage au besoin. Des mesures complémentaires seront prescrites en fonction de la nature du projet et du type de cavités.

Le secteur à remblayer comprend les vides situés à l'aplomb des parties vulnérables des projets, ainsi que ceux situés dans une zone périphérique dite de sécurité, définie par un angle de talus minimal de 30° par rapport à la verticale. Le remblaiement n'ouvre pas droit à indemnité sur l'héritage d'autrui.

Extrait du règlement de l'AAC2, p 44 du livre des dispositions générales du PLU2 de la MEL

b/ En zone U et AUC

Pour les occupations du sol autorisées en zone U ou AUC des livres 3 et 4: ...: Les aménagements et constructions ne perturbent pas les écoulements des eaux superficielles et souterraines. Au-delà de cette garantie de transparence hydraulique, les constructions et les installations ne portent pas atteinte et contribuent au maintien pérenne de la qualité des eaux.

Ainsi, l'hypothèse du comblement des cavités nécessaire à la mise en œuvre du taxiway (au regard du poids des avions qui rouleront sur cette voie) est contraire au règlement de l'AAC2 qui s'applique sur cette zone.

Demande 8

→ il n'est pas fait la démonstration du respect de l'application conjointe du règlement de l'AAC2 et du PER de Vendeville, ce qui peut remettre en question le taxiway.

Remarque et demande 9 (artificialisation)

→ l'hypothèse d'un nouveau parking voitures ainsi que d'un nouveau parking avions doivent être abandonnés car liés au projet d'accroissement du trafic, de même que tout projet immobilier (aujourd'hui en stand by). **Les parkings existants devraient même être revus à la baisse pour inciter véritablement à privilégier l'accès par les transports en commun.**

Remarque et demande 10 (artificialisation)

→ quel que soit le scénario étudié par la Maîtrise d'Ouvrage, le principe ERC (éviter, réduire, compenser) qui s'impose à tout projet d'aménagement (Loi Biodiversité et Paysage, 2016 n'est pas appliqué. L'évitement de la construction du taxiway ou d'élargissement des pistes n'est pas étudié et quelque soit le scénario, aucune compensation n'est envisagée. Or, elles s'imposent.

Remarque et demande 11 (artificialisation)

→ concernant l'aménagement du chemin de ronde le long des clôtures, en matériau perméable pour un tour journalier de véhicule électrique, nous demandons à ce que **cette surface soit prise sur le périmètre actuel de l'aéroport** et ne viennent pas entamer, encore et encore, les terres agricoles et prairie qui l'entourent.

En conclusion de ce paragraphe sur l'artificialisation, nous rappelons que l'aéroport est situé en plein champs captants et Plan d'Exposition aux Risques d'effondrement (catiches), attenant à une métropole particulièrement dense et polluée et que cette situation géographique et ses contraintes doivent s'imposer **comme limites à son développement**. A ce cadre, s'ajoute le contexte du dérèglement climatique dont la prise en compte législative aboutira très raisonnablement à renforcer encore ces contraintes.

Ce sont bien ces limites, capacités territoriales réelles, prises en compte dans différentes réglementations qui avaient déjà déterminé, bien avant que n'émerge le projet de modernisation de l'aéroport, un cadre bien défini qui s'impose aujourd'hui.

Et si la réglementation n'est pas encore assez protectrice, c'est un principe de précaution qu'il nous faut appliquer en matière d'intérêt général. La sécurité de l'eau potable passe bien avant quelques destinations de loisirs au long cours et le développement des vols low cost.

Nous récusons donc totalement le projet d'artificialisation de 10 ha découlant du projet de modernisation de l'aéroport (scénario projet).

IV - LA QUESTION DU SURVOL DES CHAMPS CAPTANTS

Remarque 12

A aucun moment l'étude d'impact n'envisage le surcroît de pollution engendrée par l'augmentation de trafic en dehors du périmètre même de l'aéroport. Or, la pollution des avions est très importante en phase de décollage et d'atterrissage (rejet de combustion d'hydrocarbures – kérosène).

C'est un point aveugle majeur du projet qui devrait conduire à la reconnaissance de l'invalidité de l'étude d'impact et de l'enquête publique.

Ce point est d'autant plus surprenant si ce n'est également SCANDALEUX qu'en introduction, l'étude d'impact (partie 1, p 63) précise :

L'AIRE D'INFLUENCE

Le périmètre élargi appelé aire d'influence représente l'intégralité de l'emprise de la plateforme aéroportuaire et son environnement sur un rayon de 10 km. Ce périmètre élargi recoupe 62 communes appartenant à la MEL et à la communauté de communes de Pévèle-Carembault (liste donnée dans le tableau page suivante). Cette aire recoupe les 16 communes du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport (cases grisées dans le tableau). Elle recoupe également les 5 communes sur lesquelles sont situées la plateforme aéroportuaire : Fretin, Lesquin, Avelin, Templemars et Vendeville. Les domaines d'étude pour les modélisations sur la qualité de l'air et l'acoustique s'inscrivent dans ce périmètre. Thématiques environnementales associées : Climat / Hydrogéologie / Hydrologie / Milieu Naturel / Paysage et patrimoine / Démographie / ERP / Etablissements sensibles / Déplacements / Odeurs / Planification du territoire

La contribution à la présente enquête publique, de Monsieur Pierre Werquin, habitant de Faches-Thumesnil, consultable sur le registre numérique, est éloquente en la matière <https://www.registre-numerique.fr/modernisation-aeroport-lille/voir-avis/706ccddd-15a6-4fb9-afa5-cce118fbde24>.

Sa démonstration, très bien sourcée d'un point de vue documentaire, établit de façon indiscutable ce que tout le monde sait : c'est au décollage et à l'atterrissage que les avions consomment le plus de kérosène et donc polluent le plus.

Du côté des documents fournis par la Maîtrise d'usage pour l'enquête publique, ce point n'est abordé qu'à l'occasion du chapitre consacré au risque d'accidents et de catastrophe.

ADL_Piece_B_03_Etude_impact_Partie_3, page 637

9.1.3.1 Délestage d'avions

Impact environnemental pressenti

En milieu terrestre, les retombées de particules émises dans l'atmosphère par les aéronefs atteignent la couverture végétale et les sols. Un sol souillé peut subir une modification de ses caractéristiques physiques, mécaniques et biologiques. D'une manière générale, l'altération du sol par des polluants perturbe le cycle de l'azote et l'assimilation de nutriments par les plantes, détruit certaines bactéries et limite l'aération du sol. La vie végétale régresse lors de déversements accidentels d'hydrocarbures qui atteignent les feuilles, tiges ou racines des plantes. Les produits pétroliers et phytosanitaires usuels sont qualifiés de xénobiotiques, car défavorables à la vie des organismes, autant pour les micro-organismes du sol que pour les végétaux qui poussent sur celui-ci. Des infiltrations en grande quantité de carburants affectent les caractéristiques édaphiques des sols (ph, humidité, etc...) et la biodiversité floristique. Les accumulations de polluants (rejets de type BTEX, HAP...) issus du trafic aérien, lors des phases d'atterrissage ou de décollage, sont variables selon les espèces végétales et les distances. Le titane est le polluant le plus souvent détecté. Comme évoqué précédemment, les 10 % de carburant atteignant le sol lors d'un délestage s'évaporent en grande partie à son contact. Le reste subit une dégradation biologique partielle. La quantité de carburant atteignant le sol ou l'eau est de quelques milligrammes par mètre carré. Elle varie en fonction de la hauteur de délestage et de la température du sol. Pour l'aéroport de Lille-Lesquin, le délestage se fait lors d'un survol d'une zone non urbanisée. Il faut compter quelques milligrammes de kérosène par mètre carré ; l'impact environnemental est donc considéré comme "minime".

Nous soulignons que la zone non urbanisée au-dessus de laquelle s'effectue les délestages fait justement partie de la zone de reconquête écologique des terres agricoles et naturelles conduites par la MEL pour améliorer la sécurisation de la ressource en eau.

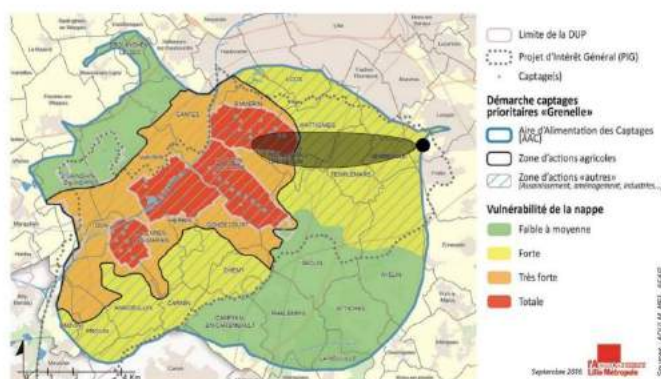
Le même document précise (page 643)

« Selon la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), « cette procédure (le délestage) qui reste rare par rapport au nombre de vols commerciaux, ne présente aucun danger pour les populations puisque, lors d'une opération de délestage, 90 % du carburant s'évapore et les composés organiques volatils issus de cette évaporation produisent finalement, sous l'effet d'un processus photochimique, de la vapeur d'eau et du dioxyde de carbone ».

-> Nous soulignons également que le décollage et l'atterrissage se produisent justement entre 0 et 2000 m d'altitude, et que ce taux de 90% d'aéro-dispersion puis d'évaporation ne peut donc s'appliquer à ces deux phases. Le taux d'impact des hydrocarbures au sol est donc

beaucoup plus important (sans compter les particules fines), il se cumule et est fonction du nombre d'avions.

-> **Nous soulignons que les couloirs aériens d'atterrissage et de décollage survolent les champs captants, et les retombées de leur rejet, fluctuantes selon la météo (vent et pluies) impactent bien au-delà de leurs couloirs stricts. Ce sont non seulement les zones de vulnérabilité forte à moyenne qui sont impactées mais également les zones de vulnérabilité totale et très forte.**



Carte des différents niveaux de vulnérabilité de l'AAC du Sud de Lille établie pour le SCOT par l'Agence d'urbanisme de Lille Métropole. Nous y avons positionné l'emplacement approximatif de l'aéroport (rond noir) et du couloir aérien des avions utilisant la piste Est-Ouest.

En la matière le SCOT est très clair : pas de nouvelles activités entraînant une augmentation de pollution sur les zones de vulnérabilité totale et très forte (cf les extraits cités en introduction).

De plus, la perspective d'un changement complet du parc des avions à moteurs à combustion pour des avions à moteurs électriques (générant globalement d'autres pollutions entre la production des batteries et celles de l'électricité) **n'est à ce jour pas crédible**. L'insuffisance de terres rares nécessaires à la production des batteries, ainsi que d'énergie électrique disponible (alors même que la France doit conquérir son autonomie énergétique) rend une telle échéance bien incertaine voire inatteignable. C'est bien avec des moteurs à combustion fossile que la majorité des avions continueront de voler pour de longues années et c'est avec ce

scénario qu'il faut envisager l'hypothèse d'une augmentation de trafic au-dessus des champs captants.

La Métropole Européenne de Lille s'engage vers un classement du territoire de l'AAC en PEANP (périmètre de protection des espaces naturels et agricoles péri-urbains) au sein d'une démarche impliquant notamment les communes (les Gardiennes de l'eau) et les agriculteurs. Ces derniers verraient leurs terres sanctuarisées (non urbanisables) et devront évoluer dans leurs pratiques afin d'améliorer la prise en compte de l'environnement.

Comment est-il possible d'envisager ainsi sereinement de faire peser particulièrement à la catégorie socio-professionnelle des agriculteurs la pérennité de la qualité de la ressource en eau tout en envisageant en même temps d'augmenter le trafic aérien au-dessus du même territoire ? Les dépenses affectées à ce projet de PEANP ne seront-elles pas tout simplement inutiles si le trafic aérien se développe.

Le changement climatique va affecter significativement la recharge de la nappe. Le SDAGE Artois-Picardie annonce des baisses de précipitations importantes pour 2050, qui affecteront particulièrement les nappes libres comme celle de l'AAC du Sud de Lille, et donc l'autonomie de la MEL en eau potable.

Cette décision d'augmenter le trafic aérien au-dessus de l'AAC n'est pas sérieuse, si elle n'est cynique dans un tel contexte, c'est à un scénario de décroissance de ce trafic qu'il est nécessaire de travailler aujourd'hui.

Demande 12 :

- reconnaissance de l'invalidité de l'étude d'impact.
- abandon du scénario de projet de développement de l'aéroport

V - LA QUESTION DES SONDES GÉOTHERMIQUES VERTICALES

A l'instar de la Commission Locale de l'Eau du SAGE Marque-Deûle, dont l'avis est joint à l'enquête publique, nous nous opposons également à la mise en place de sondes géothermiques verticales compte-tenu des impacts éventuels sur les pompages sur la nappe de la Craie et son caractère stratégique, sensible et prioritaire pour l'alimentation en eau potable du territoire.

Le SCOT et le PLU de la MEL exigent la transparence hydraulique des ouvrages en zones de vulnérabilité forte de l'AAC et du PIG. Une sonde géothermique peut avoir un effet sur le cône de rabattement d'un captage, déviant les circuits souterrains de l'eau notamment.

VI - REMARQUE SUPPLÉMENTAIRE

Nous soulignons que l'avis de l'hydrogéologue agréé, promis par la maîtrise d'ouvrage et cité par l'Autorité Environnementale, ne figure pas parmi les documents consultables dans le cadre de l'enquête publique. Cette absence est de nature à entacher la légalité de la procédure, empêchant le public de se faire une opinion informée sur le projet.

Le seul avis d'hydrogéologue agréé consultable porte sur l'arrêt de la surveillance des eaux souterraines en lien avec la pollution résiduelle du site de stockage d'hydrocarbures TOTAL, révélant d'ailleurs que cet impact est toujours d'actualité.

La modélisation hydro-dynamique et hydro-dispersive de la nappe de la craie au droit de l'aéroport de Lesquin, fournit dans l'enquête publique, aussi intéressante soit elle, ne dispense pas le dossier de l'avis de l'hydrogéologue agréé.

@790 - THIERRY - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 11:53:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Limiter le trafic aérien pour conserver une qualité de vie tant environnementale que personnelle

Contribution :

En tant que résident d'Houplin-Ancoisne, nous sommes directement confrontés aux nuisances sonores. Je souhaite que si ce projet devait aboutir, il y ait à minima les obligations suivantes.

1/ Mise en place impérative d'un couvre feu de 23h à 6h excepté pour les urgences (sanitaire , militaire et ennuis de vol)

2/ Amendes dissuasives aux compagnies ne le respectant pas mais également amendes pour les trajectoires non respectées.

3/ La non élargissement des pistes pour permettre en réalité la possibilité à de très gros porteurs d'avoir des créneaux de vol.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@791 - Vincent - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 12:15:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre

Contribution :

Contre ce projet complètement en décalage avec les priorités écologiques devant nous !

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@792 - Zohra

Organisme : Particulier

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 12:34:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre l'agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Depuis Cop 25,, c'est bla bla bla, ce n'est que du déni climatique.

On nous rabâche qu'il faut réduire la pollution et il prévoit d'augmenter les vols. Ils utilisent les terres et déforêtent afin de développer les biocarburants au lieu de nourrir le monde qui meurt de faim.

La nuisances aérienne perturbent la santé des citoyens.

Ces compagnies exploitent les salariés, salariés au rabais, afin de proposer les bas coûts.. Des solutions existent le tgv et autres mobilités.

Il y a des possibilités de créer des pistes cyclables sécurisés aux alentours.. Les citoyens sont en droit de demander une compensation financière afin de améliorer leurs déplacements doux , des connexions entre la Pévèle en carembaut et la Mel. Ces capitalistes ne souhaitent que des profils au détriment de la santé des citoyens.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@793 - hamard francine - Seclin

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 12:36:24

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

enquête de l'Agence Europeenne de l'Environnement:

-voyage en train:14g de CO2/passager/km

-voyage en petite voiture(2 passagers) :42g/passager/km

-voyage en moyenne voiture(4 passagers)

-voyage en bus:68g/passager/km

-voyage en avion:285g/passager/km

un voyage Paris-Marseille en train:4,6 kgs de CO2

un voyage Paris -Marseille en Avion:86,8kgs de CO2

L'avion pollue 10 à 50 fois plus qu'un TGV!!!!!!!

ceci sans tenir compte des effets catastrophiques de la pollution sonore sur notre santé, ou sur la biodiversité (oiseaux , herissons....

Page 1185 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

c'est pourquoi je m'insurge contre le projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@794 - colette

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 12:37:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Un projet contradictoire avec l'ambition de neutralité carbone de la MEL en 2050

Contribution :

Le PCAET de la MEL, approuvé en février 2021 s'appuie sur 3 ambitions, dont "Accélérer la transition énergétique vers une Métropole neutre en carbone d'ici 2050".

Le développement du trafic aérien semble être en complète opposition avec cette ambition, et nécessitera encore plus d'efforts du territoire et des habitants pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et atteindre cet objectif.

Pour être en cohérence avec le PCAET, le projet de modernisation pourrait se concentrer uniquement sur la baisse de l'impact environnemental de l'aéroport et des activités qui lui sont liées (bâtiments HQE, suppression des équipements diesel, production d'électricité photovoltaïque, amélioration de la desserte TC, préservation des ressources en eau et biodiversité...), sans viser une augmentation du trafic aérien.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@795 - Hamard francine

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 12:48:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : augmentation du trafic aérien à Lille Lesquin

Contribution :

une augmentation du fret à l'aéroport de LILLE Lesquin entraînera obligatoirement une augmentation énorme du trafic routier autour de Seclin qui est déjà saturé!

Quant à la pollution sonore et environnementale elle sera catastrophique!

Charleroi veut réduire ses vols de fret .est il normal que ce soit LESQUIN et les villes voisines qui soient dans l'obligation de gérer ces augmentations de stockage et de transport?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@796 - Duthoit Antoine - Anstaing

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 13:15:24

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aéroport de Lille - pas d'agrandissement - une meilleure connexion

Contribution :

Il suffit d'observer l'Allemagne pour comprendre, moins d'aéroport mais mieux !

1) Je suis opposé à l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin à cause des nuisances sonores.

2) une augmentation des nuisances induira une baisse de la valeur de mon logement -> qui va payer la différence.

CONTRIBUTION :

Lille est au cœur d'une zone qui compte de très nombreux aéroports qui desservent le monde entier :

Bruxelles capitale et Charleroi

Paris CDG et Beauvais

+ Lesquin à taille constante

Ces 5 aéroports suffisent à desservir largement TOUTES Les destinations.

Alors comment faire ?

La solution réside dans le développement des solutions de liaisons depuis et vers ces aéroports :

Navettes plus fréquentes en : bus + train + TGV DEPUIS ET VERS ces 5 aéroports.

De cette façon, Lille n'aura pas 1 mais 5 aéroports, performants, existants, avec très peu d'investissements à réaliser au regard du coût de l'agrandissement.

Argument massue :

Artificialisation des sols encore et toujours : c'est non !

Préférez la création d'une zone verte protégée à proximité immédiate de Lille.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@797 - Aviapartner - Lesquin

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 13:52:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Modernisation de l'Aéroport de Lille

Contribution :

Le projet de modernisation de l'aéroport de Lille permettra d'offrir une infrastructure et des services à la hauteur du dynamisme de notre région des Hauts de France. La société AVIAPARTNER fournit ses services d'assistance aéroportuaire tant en zone publique qu'en zone réservée. C'est donc au contact des passagers mais aussi de l'ensemble des usagers et professionnels travaillant sur l'aéroport que nous constatons que cette évolution est nécessaire. En effet, au cours de la période estivale, nous observons que les périodes de congestion sont de plus en plus régulières et que l'augmentation de la fréquentation de l'aéroport amènera inévitablement à la saturation des installations. Cette modernisation permettra d'optimiser le parcours des passagers, de le rendre plus agréable en aérant les espaces mais aussi celui des véhicules en adaptant les voies de circulation pour une meilleure fluidité.

Le projet répondra également aux exigences nécessaires qui seront demandées en matière de sûreté et de sécurité.

Enfin au travers de ce projet, entraînés par la société Aéroport de Lille SAS, tous les acteurs de l'aéroport sont mobilisés pour inscrire leurs actions au quotidien dans une démarche soucieuse du respect de l'environnement. La société AVIAPARTNER réduit ses émissions CO2, nous nous sommes par exemple engagés sur l'intensification de l'électrification de notre flotte d'engins, nous continuons à suivre une politique drastique de réduction de nos déchets, nous diminuons également notre consommation d'eau. Nous cherchons ainsi continuellement à améliorer nos performances environnementales afin d'inscrire durablement l'aéroport de Lille en tant que référence dans ce domaine.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@798 - LEGRAND STEPHANE

Page 1188 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 14:11:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : aucun vol de nuit, pas de passage sur la commune de FRETIN

Contribution :

Pas de vol entre 22h et 6h pour permettre aux habitants de dormir normalement ; interdire les vols le dimanche après midi

Mesure de la qualité de l'air quotidienne avec des limites drastiques sur les pollutions liées au kerosene brûlé au décollage, nous respirons les particules liées aux rejets d'échappement

Privilégier les décollages vers SECLIN comme c'est le cas aujourd'hui. Aucun survol vers FRETIN sauf de manière exceptionnel

A quand la création d'une ligne de tramway entre l'aéroport et le centre ville de LILLE ?

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@799 - PIERART JULIE - Templemars

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 14:20:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : CONTRE LE PROJET DE MODERNISATION DE L'AEROPORT DE LESQUIN

Contribution :

Ma famille a emménagé à Templemars en janvier 2021 (2 adulte + 2 enfants de 1 an et 4 ans)

Ce serait une catastrophe que le projet de modernisation se concrétise! Catastrophe du point de vue des nuisances sonores, mais surtout de la santé de la population ET DE NOS ENFANTS !

Je ne suis pas opposée à une mise aux normes obligatoires de sécurité mais strictement opposée à la modernisation et à l'intensification du trafic (exemple de la modification de la piste 08/26 non obligatoire!!!).

Je souhaite la mise en place d'un couvre feu pour laisser les habitants (dont les enfants!!!) dormir suffisamment (cf OMS, ARS etc...) à l'exception des vols d'urgence (sanitaire / militaire)

Les nuisances sonores sont déjà significatives à ce jour et les trajectoires de vol peu respectées. Il est nécessaire de les faire appliquer (Est et Ouest) et le cas échéant d'appliquer des amendes dissuasives.

De gros aéroports se trouvent à moins de 2h de route, pourquoi développer l'aéroport de lesquin?

Il semble évident d'éviter au maximum le survol des zones urbanisées. A priori favoriser les départs en 26 court lors de départs ouest avec décollage vers l'ouest suivi d'un virage vers le sud dans l'axe de l'autoroute A1.

Par ailleurs, le trafic routier est déjà saturé dans la zone.

Pour conclure, nous sommes absolument contre le projet de modernisation de l'aéroport qui "va nous faire perdre des années de vie" et nuire +++ au climat sonore!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@800 - Pary Philippe - Baisieux

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 14:35:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet

Contribution :

Résident de Baisieux, je ne souhaite pas une augmentation du trafic aérien dans mon ciel. Les aéroports de Paris, Charleroi et Bruxelles sont suffisamment proches et desservent toute destination.

Je préfère que les investissements aident à multiplier les liaisons ferroviaire depuis Lille, notamment des lignes directes avec les autres grandes villes françaises pour éviter les correspondances à Paris

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@801 - Frédéric - Gondecourt

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 15:06:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet des années 80!

Contribution :

Le projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille ne sera pas sans conséquences pour les populations locales sur les points suivants:

1/environnement:

-augmentation de polluants dans l'atmosphère:

le doublement du trafic aérien qui résultera de cet agrandissement n'est pas compatible avec les engagements de réduction

d'émission de gaz à effet de serre.

S'ajoutent à cela les polluants de tous ordres (NOx, micro et nano particules, suies...) issus des moteurs à "échappement libre" des avions de lignes diminuant l'espérance de vie des habitants.

-accroissement du trafic routier:

L'augmentation du nombre de camions, de voitures pour acheminer le fret, les passagers vers l'aéroport contribue à multiplier

les embouteillages et porter préjudice aux personnes de la région. A l'heure ou il est demandé à tous de diminuer

l'utilisation de voitures, camions pour lutter contre les nombreux pics de pollutions touchant la région... La tendance s'inversera avec le flux allant et partant d'un aéroport qui doublera son activité.

-accroissement du risque sur la ressource en eau potable:

Le projet entrainera une diminution des champs captants à cause de l'artificialisation des sols et un risque de contamination de la nappe de la Craie avec les multiples polluants qui retomberont sur le sol et s'infiltreront menaçant cette nappe phréatique proche de la surface du sol.

-diminution des surfaces des champs captants:

L'approvisionnement en eau potable est un enjeu primordial de ce siècle. A ce jour plusieurs épisodes de sécheresse sont

survenus dans notre région. Le fait de diminuer la surface de captation réduira cette ressource.

Ces points sont repris dans le Rapport environnemental du SRADDET des Hauts-de-France – mars 2020

2/santé publique

-le bruit:

Page 1191 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Les bruits à répétitions ont un réel impact sur la santé des riverains de l'aéroport (150000 personnes).

Le sommeil fait partie des priorités de santé publique (source santepubliquefrance.fr).

Sans couvre feu et avec un trafic doublé, Lesquin va devenir une nuisance 24h/24 et augmentera le risque de maladie cardiovasculaire et neurologique pour les populations touchées.

-les particules:

les épisodes de pollution sur la métropole sont de plus en plus nombreux. Les efforts demandés au riverains de moins se

déplacer en voiture (y compris pour aller travailler) ne seront plus très utiles quand la grande partie des nano particules

sont émises par les moteurs à réaction dépourvus de tout système de filtration.

L'avion étant un loisir accessible à une petite partie de la population, ce sont pourtant les riverains qui paient de leur

santé.

L'état doit pourtant être garant de la santé des citoyens. Les soins de santé qui en résulteront seront financés par la

collectivité et non pas par le concessionnaire. La perte pour les finances publiques de santé est un réel risque collectif.

Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la

santé » Art. 1 de la loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1er mars 2005

Or n'ayant aucun engagement sur la notion de couvre feu, aucune garantie n'est présentée et la santé des habitants est

réellement menacée.

En effet l'absence d'une telle mesure garantit du bruit 24h/24 car les aéroports où un couvre feu est mis en place (Orly,

Mulhouse, Beauvais, Nantes...) n'accueilleront pas d'avions entre 23h et 7h et donc Lesquin servira de garage pour les

retardataires.

La notion d'avions basés est une menace réelle pour la santé publique.

3/politique de transport:

à l'heure où le consommateur local est promu et où l'empreinte carbone est une notion partagée de tous, il est étonnant de voir

que malgré une bonne desserte TGV vers les grands aéroports internationaux Lesquin veut s'agrandir et accueillir des avions

plus gros.

Lille est, par le TGV, à moins de 1h de l'aéroport de Roissy, moins de 1h40 de Bruxelles Zaventem.

Lille est à moins de 2h de voiture des aéroports de Charleroi, de Beauvais.

La majorité des vols actuels au départ de Lesquin sont des vols intérieurs. Ces liaisons sont en concurrence avec le TGV.

Lyon centre (gare Part Dieu) à 3h de TGV de Lille centre ville (gare Lille Flandre ou Lille Europe)

Lyon Saint Exupéry est à 45 minutes du centre ville de Lyon en transport en commun rendant le TGV réellement compétitif.

La crise sanitaire nous a appris à maîtriser nos déplacements et les rares personnes empruntant l'avion pour des raisons

Export généré le 01/03/2022 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, par email entre le 10/01/2022 et le 01/03/2022

professionnelles sont les premiers utilisateurs des visioconférences qui ont été la révélation de cette crise.

L'avion ne répond plus à l'activité professionnelle de nos jours.

Ne créons pas d'offre, il n'y aura pas de demande. Nous ne pouvons pas nous permettre en 2022 de raisonner comme dans les années 80-90.

Pour ces raisons et pour les générations à venir je suis contre ce projet de modernisation de l'aéroport de Lille.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Santepubliquefrance-lesommeil.pdf, page 1 sur 2

édito

Le sommeil : une nouvelle priorité de santé publique ?

Pour un grand nombre de personnes, le sommeil apparaît comme un moment de vie, relevant de choix personnels et privés, tels que ceux qui participent à l'intimité de la chambre à coucher. Et certains pourraient penser que cette préoccupation ne relève pas d'une réelle priorité de santé publique mais plutôt d'une simple composante de la qualité de vie. D'ailleurs la loi du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique n'en fait pas mention, probablement parce qu'il est difficile de montrer son impact sur les indicateurs globaux de santé tels que les taux de mortalité prématurée ou les prévalences de morbidité, en raison de nombreux facteurs intriqués.

« Nous aurions perdu, en un siècle, deux heures de sommeil, mais nous ne savons pas, en définitive, quelles sont précisément les conséquences de cette réduction sur notre physiologie et sur notre santé. »

Et pourtant chacun se sent concerné par ce sujet, puisque 45 % des Français estiment manquer de sommeil et qu'un Français sur trois déclare souffrir d'un trouble du sommeil. Le déficit et les troubles du sommeil ont des conséquences multiples, au-delà de l'atteinte à la qualité de vie et ceci dans des proportions variables selon les âges, les situations sociales, les lieux de résidence.

Le sommeil serait-il un sujet oublié ? Ce qui est certain, c'est que cette préoccupation existait dans les temps anciens. Il y a plus de deux mille ans, Hippocrate décrivait déjà les effets du sommeil et des veilles sur la santé et en faisait état dans ses préceptes de médecine préventive. Il évoquait le sommeil comme composante déterminante de la santé au même titre que l'inaction et le travail, les exercices physiques et la marche à pied, la consommation d'aliments et les nourritures échauffantes, l'excès du froid ou du chaud, les relations sexuelles et les bains, etc.

La mythologie grecque vénait le sommeil, en lui attribuant une importance majeure : Hypnos, le Dieu du sommeil, et Thanatos, la personnalisation de la mort, étaient frères jumeaux, fils de Morphée, divinité des rêves prophétiques, et de Nys, Dieu de la nuit... Si ces références mythologiques ne sont plus guère utilisées de nos jours, les connaissances scientifiques les plus récentes n'ont pas encore permis d'élucider tous les mécanismes intimes de cette « boîte noire ». Même les rêves dont nous nous souvenons restent souvent une énigme. Leur irruption, sous la forme d'images étranges, irrationnelles et fantasmatiques, ne manque pas de semer le désordre dans l'organisation de notre pensée. Ils nous renvoient aux multiples expressions de notre imaginaire, dont la signification nous échappe souvent.

Nous savons que le sommeil n'est pas un simple temps de repos, mais qu'il correspond à une activité physiologique vitale, dont de nombreuses recherches restent encore à conduire. Nous aurions perdu, en un siècle, deux heures de sommeil, mais nous ne savons pas, en définitive, quelles sont précisément les conséquences de cette réduction sur notre physiologie et sur notre santé. Des recherches épidémiologiques ont mesuré les retentissements délétères des troubles du sommeil sur la cognition et la vigilance, mais aussi sur le système cardio-vasculaire et sur certains métabolismes et systèmes hormonaux, avec un risque accru d'obésité par exemple. Mais l'impact réel de ces conséquences en population générale n'est pas encore suffisamment évalué à ce jour.

Ce qui est le plus souvent admis est qu'un temps de sommeil, variable selon les individus, s'impose à chacun de nous et qu'il est préjudiciable d'en réduire la durée. Chacun a d'ailleurs pu faire l'expérience d'une restriction occasionnelle de sommeil avec le sentiment pénible de



fatigue au réveil, une irritabilité, des oublis et un défaut d'attention, voire une somnolence, induisant des risques d'accidents. Chacun a pu découvrir comment la qualité de son sommeil dépend de nombreux facteurs, liés à son environnement et à ses modes de vie, mais aussi de son état émotionnel et psychologique.

Durant les premières semaines de vie de leur nouveau-né, les jeunes parents participent à l'acquisition précoce des rythmes biologiques sommeil/éveil et nuit/jour de leur bébé. Ils en subissent même les conséquences, en ayant eux-mêmes des épisodes de veille la nuit... qui peuvent laisser parfois des séquelles durables. Cette éducation précoce des rythmes biologiques de l'enfant est pour les jeunes parents une première expérience qui relève souvent d'une approche autodidacte avec ses réussites et ses échecs, alors qu'elle pourrait bénéficier de quelques conseils adaptés, fondant ainsi la qualité des bonnes relations intrafamiliales.

Ce dossier de *La Santé de l'homme* présente l'état des connaissances sur le sommeil, sous l'angle biologique mais aussi psychologique et sociétal : quelle représentation sociale avons-nous du sommeil ? S'agit-il d'un moment perdu de notre temps si précieux, d'un moment de repos que nous pratiquons par habitude, d'une activité que nous percevons comme nécessaire mais que nous tentons cependant de réduire

pour répondre à d'autres sollicitations ? S'agit-il au contraire d'un moment protégé, avec l'appréhension de ne pas - trouver - le sommeil, ou de ne pas se réveiller à l'heure ?... Chacun a sa représentation du sommeil et lui attribue des fonctionnalités, des qualités et des vertus ; elles renvoient à la connaissance de soi-même, en fonction de son environnement et de ses conditions de vie ; elles interrogent notre capacité à connaître et à apprivoiser cette fonction vitale qui participe à notre équilibre de vie.

Ce dossier a été conçu pour permettre au lecteur d'explorer les nombreuses problématiques que pose le sommeil. Une première partie du dossier aborde le sommeil à travers les âges et les civilisations : différents âges de la vie, du sommeil de l'enfant à celui de l'adulte ou de la personne âgée ; différentes civilisations grâce à un article transculturel qui jette un regard croisé sur les représentations sociales du sommeil en France et au Japon. Dans une seconde partie, les auteurs que nous avons sollicités explorent les différentes possibilités de mener une action d'éducation pour la santé à partir de cette problématique.

L'annonce faite, le 29 janvier 2007, par le ministre de la Santé, Xavier Bertrand, de mettre en place un programme d'actions sur le sommeil témoigne de la prise de conscience des enjeux et des répercussions collectives de ce sujet. Elle nous incite à en parler sans tabous, pas seulement sous l'angle médical mais en envisageant tous les aspects de notre organisation sociale.

Nous vous souhaitons donc bonne lecture !

Michel Dépinoy
Médecin de santé publique, INPES.

D^r Françoise Delormas

Directrice de Prosom, Lyon.

Sandrine Broussouloux

Chargée de mission,

direction du développement de l'éducation pour la santé et de l'éducation thérapeutique, INPES.

« Chacun a sa représentation du sommeil et lui attribue des fonctionnalités, des qualités et des vertus ; elles renvoient à la connaissance de soi-même, en fonction de son environnement et de ses conditions de vie. »



b
UNIVERSITÄT
BERN

Media Relations

Communiqué de presse, le 16 mai 2019

Les particules fines des réacteurs d'avion ont un impact sur les voies respiratoires

Dans le cadre d'une expérience tout à fait inédite menée sous l'égide de l'Université de Berne, des chercheurs viennent d'étudier les effets sur les cellules pulmonaires des particules d'échappement des réacteurs d'avion. Et c'est surtout lorsque le réacteur est au ralenti que les particules générées provoquent les réactions les plus marquées au niveau cellulaire. Il ressort également de cette étude que l'effet nocif sur les cellules ne peut être comparé que dans une certaine mesure à celui des particules produites par les moteurs à essence et diesel.

Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), sept millions de personnes décèdent chaque année dans le monde des effets de la pollution de l'air. Depuis une vingtaine d'années, des études ont montré que les particules présentes dans l'air sous forme de poussière fine n'étaient pas sans incidence sur notre santé. Outre les sources de particules déjà étudiées telles que les systèmes de chauffage, l'industrie et la circulation routière, les gaz d'échappement des réacteurs d'avions posent un problème toujours plus prégnant à mesure que s'intensifie le trafic aérien. La recherche scientifique sur les poussières fines issues du trafic aérien joue donc un rôle important pour le développement des normes environnementales dans l'aviation.

Les particules solides primaires – émises directement par une source – sont celles qui ont le plus fort impact sur les personnes se trouvant à proximité immédiate de cette même source. La toxicité des particules solides produites par les réacteurs d'avion reste encore largement inexplorée. Une équipe pluridisciplinaire dirigée par Marianne Geiser, chercheuse en pneumologie à l'Institut d'Anatomie de l'Université de Berne, accompagnée de collègues de l'Empa Dübendorf et de la Haute école spécialisée de la Suisse du Nord-Ouest (FHNW), vient de mettre en évidence la nocivité pour les cellules pulmonaires des particules de suie primaires issues de la combustion du kérosène dans les turboréacteurs. Comme le montre la simulation expérimentale réalisée par les scientifiques, une inhalation directe de ces particules solides à proximité du réacteur peut notamment endommager les cellules pulmonaires et causer des réactions inflammatoires. Pour la première fois, les chercheurs ont montré que ces effets néfastes dépendaient aussi du régime des réacteurs, de la composition du combustible et de la structure des particules produites. Leurs travaux ont été publiés dans la revue spécialisée *Nature Communications Biology*.

Des particules extrêmement fines, de l'ordre du nanomètre

Les particules émises par les réacteurs sont généralement ultrafines, inférieures à 100 nanomètres. À titre de comparaison, le diamètre d'un cheveu humain est d'environ 80 000 nanomètres. Une fois inhalées, ces nanoparticules – comme celles qui proviennent d'autres sources de combustion – se déposent de manière efficace dans les voies respiratoires. Chez les personnes en bonne santé, le système immunitaire se charge de neutraliser rapidement ces dépôts et de les éliminer des poumons. Mais si les particules inhalées, en raison de leur structure ou de leurs propriétés physico-chimiques, parviennent à passer outre le système immunitaire, elles risquent d'endommager le tissu pulmonaire de façon irréparable. Ce processus, identifié lors d'expériences antérieures sur les émissions de particules produites par des moteurs à essence et diesel, vient d'être mis en évidence également pour les particules émises par les réacteurs d'avion.

Un dispositif expérimental interdisciplinaire inédit

Dans le cadre d'expériences combinées d'un tout nouveau genre, les chercheurs viennent d'étudier la toxicité des particules présentes dans les gaz d'échappement émis par un réacteur de type CFM56-7B, le plus utilisé dans le monde. Le réacteur a ainsi été testé en marche sur banc d'essai de SR Technics à l'aéroport de Zurich en régime de montée et au ralenti. Le procédé de mesure mis en œuvre, normalisé sur le plan international, est utilisé pour la certification environnementale des réacteurs d'avion. La composition du carburant a également été étudiée: le réacteur était alimenté en kérosène conventionnel Jet A-1 ou en biocarburant. Ce carburant se compose de kérosène à 32% de HEFA («hydrogenated esters and fatty acids») issus d'huile de friture, de graisses animales, d'algues et d'huiles végétales.

Une chambre de déposition d'aérosols, spécialement développée pour les études de toxicologie par inhalation de nanoparticules et assemblée à la FHNW, a permis de déposer les particules de poussière fine formées dans des conditions proches de la réalité, sur des cultures de cellules épithéliales bronchiques, comme celles qui recouvrent l'intérieur des bronches. Ainsi un aérosol a pu être déposé directement sur des cellules pulmonaires humaines, ce qui, pour des raisons éthiques, n'aurait pas été possible dans le cadre d'un essai réalisé avec des cobayes humains. Par ailleurs, les caractéristiques physiques et chimiques mais aussi la structure des particules ont également été analysées pour examiner si il y a des liens entre ces caractéristiques et les effets sur les cellules. «Il s'agit d'une expérience unique au monde, qui associe les techniques de mesure des émissions à des analyses médicales dans des conditions proches de la réalité», déclare Benjamin Brem, chercheur en aérosol des réacteurs à l'Empa et désormais à l'Institut Paul Scherrer.

La toxicité dépend du régime du réacteur et du type de carburant

Les cellules ont été exposées à l'aérosol pendant 60 minutes. Sur cette durée, la masse de particules déposée allait de 1,6 à 6,7 nanogrammes (milliardième de gramme) par centimètre carré de surface de cellules avec le réacteur au ralenti, et de 310 à 430 nanogrammes avec le réacteur en régime de montée. Cela correspond, pour les voies respiratoires, à une dose journalière d'une atmosphère rurale légèrement polluée de l'ordre de 20 microgrammes (millionièmes de gramme) de particules par mètre cube d'air jusqu'à une forte pollution atmosphérique, caractéristique d'une métropole (100-500 microgrammes de particules par mètre cube d'air).

Les cultures cellulaires ont permis de mettre en évidence une dégradation accrue de la membrane cellulaire ainsi qu'un stress oxydatif. Le stress oxydatif accélère le vieillissement des cellules et

peut déclencher des cancers ou des maladies du système immunitaire. Il apparaît que la nocivité des particules varie en fonction de la poussée de la turbine et du type de carburant utilisé: les valeurs les plus élevées ont été mesurées au ralenti avec un carburant kérosène ordinaire et en régime de montée avec un biocarburant. Ces résultats en ont surpris plus d'un. En particulier lors des essais avec du kérosène ordinaire et le réacteur tournant à plein régime – comparable au régime du réacteur au décollage et à la montée – la réaction des cellules s'est révélée plus faible que prévu. «Ces résultats s'expliquent en partie par les très petites dimensions et la structure de ces particules», explique Anthi Liati, spécialiste en nanostructures des aérosols de combustion à l'Empa. De plus, les cellules exposées au biocarburant ont réagi en libérant davantage de médiateurs inflammatoires, qui sont essentiels aux défenses immunitaires de l'organisme. «Ces réactions réduisent l'aptitude des cellules respiratoires à réagir correctement à une attaque virale ou bactérienne ultérieure», explique Marianne Geiser.

D'après les chercheurs, les particules générés de la combustion de l'essence, du diesel et du kérosène ont un effet destructeur comparable sur les cellules pour une dose et une durée d'exposition similaires. En outre, une tendance semblable a été observée quant à la libération de médiateurs inflammatoires après exposition à des particules issues de l'essence et du kérosène.

«Les méthodes de mesure ultramodernes mises en œuvre dans le cadre de notre étude, l'approche interdisciplinaire et les résultats obtenus sont une nouvelle étape majeure dans la recherche sur les polluants atmosphériques et leurs impacts sur la santé», explique M. Geiser.

Aérosols: la distance par rapport à la source est déterminante

Les aérosols sont des substances solides ou liquides ultrafines en suspension dans l'air. Lors des processus de combustion, la composition des particules ultrafines varie fortement. En outre, une fois formés, les aérosols n'en sont pour autant stables. Les particules primaires, ultrafines et solides présentent un taux de diffusion élevé. Avec à la clef, des particules qui, de fortes concentrations, s'agglomèrent entre elles ou adhèrent à d'autres particules. L'effet des particules ultrafines primaires dépend donc de la distance par rapport à la source. Autrement dit, cela fait une différence si les personnes se trouvent à proximité immédiate des sources (en bord de route) ou en sont éloignées (avion au roulage, avion au décollage). L'impact à plus grande distance d'un réacteur d'avion va maintenant faire l'objet de nouvelles études approfondies.

Mesures environnementales déjà prises : la Suisse s'engage à sa manière

Depuis l'adoption par la Suisse du «[Plan d'action contre les poussières fines](#)» en 2006, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), appliquant le principe de précaution, s'engage auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en faveur d'une certification poussière fine pour les réacteurs et des limites d'émission de particules. A cette fin, l'OFAC a mis sur pied sa propre infrastructure de mesure et jeté les bases de travaux de recherche chez SR Technics. Depuis 2012, l'OFAC promeut la recherche de pointe dans ce domaine dans le cadre du Financement spécial du trafic aérien, qui a considérablement amélioré la compréhension scientifique des émissions de l'aviation et des techniques de mesure de ces émissions. De ces travaux est née en 2016 la première norme mondiale sur les poussières fines pour la mesure de la masse et du nombre de particules. En février 2019, le Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI, où sont représentés tous les principaux États qui possèdent une industrie aéronautique, a approuvé la proposition de valeurs limites applicables aux nouveaux types de réacteurs à compter du 1^{er} janvier 2023. Les résultats de la présente étude ont déjà contribué à

fixer ces valeurs limites globales. L'aviation est le seul secteur à ce stade à imposer des valeurs limites globales pour les émissions de particules ultrafines.

Renseignements concernant la publication:

Jonsdottir HR, Delaval M, Leni Z, Keller A, Brem BT, Siegerist F, Schönenberger D, Durdina L, Elser M, Burtscher H, Liati A, Geiser M.: *Non-volatile particle emissions from aircraft turbine engines at ground-idle induce oxidative stress in bronchial cells*. Nature Communications Biology. 2:90 (2019), <https://doi.org/10.1038/s42003-019-0332-7>

Contacts

Prof. Dr. Marianne Geiser, Université de Berne, Institut d'anatomie
+41 31 631 84 75 / marianne.geiser@ana.unibe.ch

Dr. Anthe Liati, Empa, Laboratoire Systèmes de propulsion de véhicules, groupe Post-traitement des gaz d'échappement
+41 58 765 41 90 / anthe.liati@empa.ch

Dr. Benjamin Brem, auparavant Empa, désormais Institut Paul Scherrer (PSI), laboratoire de chimie atmosphérique
+41 56 310 2465 / benjamin.brem@psi.ch

Autres publications mentionnées dans le texte:

Künzi L, Krapf M, Daher N, Dommen J, Jeannot N, Schneider S, Platt S, Slowik JG, Baumlin N, Salathe M, Prévôt ASH, Kalberer M, Strähli C, Dübgen L, Sioutas C, Baltensperger U, Geiser M. Toxicity of aged gasoline exhaust particles to normal and diseased airway epithelia. *Scientific Reports* 5:11801 (2015), <https://doi.org/10.1038/srep11801>.

Künzi L, Mertes P, Schneider S, Jeannot N, Menzi C, Dommen J, Baltensperger U, Prévôt ASH, Salathe M, Kalberer M, Geiser M. Responses of Lung Cells to Realistic Exposure of Primary and Aged Carbonaceous Aerosols. *Atmospheric Environment* 68:143-150 (2013), <https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2012.11.055>.

@802 - DAVID - Lesquin

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 15:10:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Page 1200 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

1 - Accessibilité : L'accès à l'aéroport de Lesquin se fait principalement par l'autoroute A1, cette route est déjà complètement saturée. Nombre de recherche de solution afin de fluidifier le trafic de cette voie n'ont jamais abouties. Quelle solution cette fois ?

2 - Environnement : Empiéter encore sur les terres, qui un jour ne pourront plus absorber les pluies ? Après nous faire suffoquer par les conséquences de ces nouvelles pollutions générées par le trafic aérien que vous envisagez, voulez-vous nous noyer par ces inondations qu'un gamin de 5 ans pourrait prévoir ?

3 - Nuisances sonores : Oui, j'habite Lesquin, oui, le trafic aérien existe déjà. Aujourd'hui nous ne sommes qu'occasionnellement gênés par le passage des avions. Mais demain, si je veux déménager, qui voudra acheter une maison sous un couloir aérien ? Je ne suis pas sûr que ceux qui vont s'enrichir sur ce projet viendront ne proposer une quelconque compensation...

Le projet est sûrement louable sur son attrait développement économique, emploi, etc... mais s'il vous plait, essayez de réfléchir sans prioriser vos chers euros ! la santé passe par le bien être, le bien vivre !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@803 - SION Philippe - Lecelles

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 15:19:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Bonjour, j'habite Lecelles (commune qui semble éloignée de l'aéroport de Lesquin) mais qui subit depuis 5 ans maintenant le passage des avions se posant à cet aéroport.

Il y a une concentration d'avions juste au dessus du village.

Sur le fichier joint qui marque le passage des avions sur une période de 15 jours (en vert) vous pouvez remarquer que le nom de la commune n'est même plus visible.

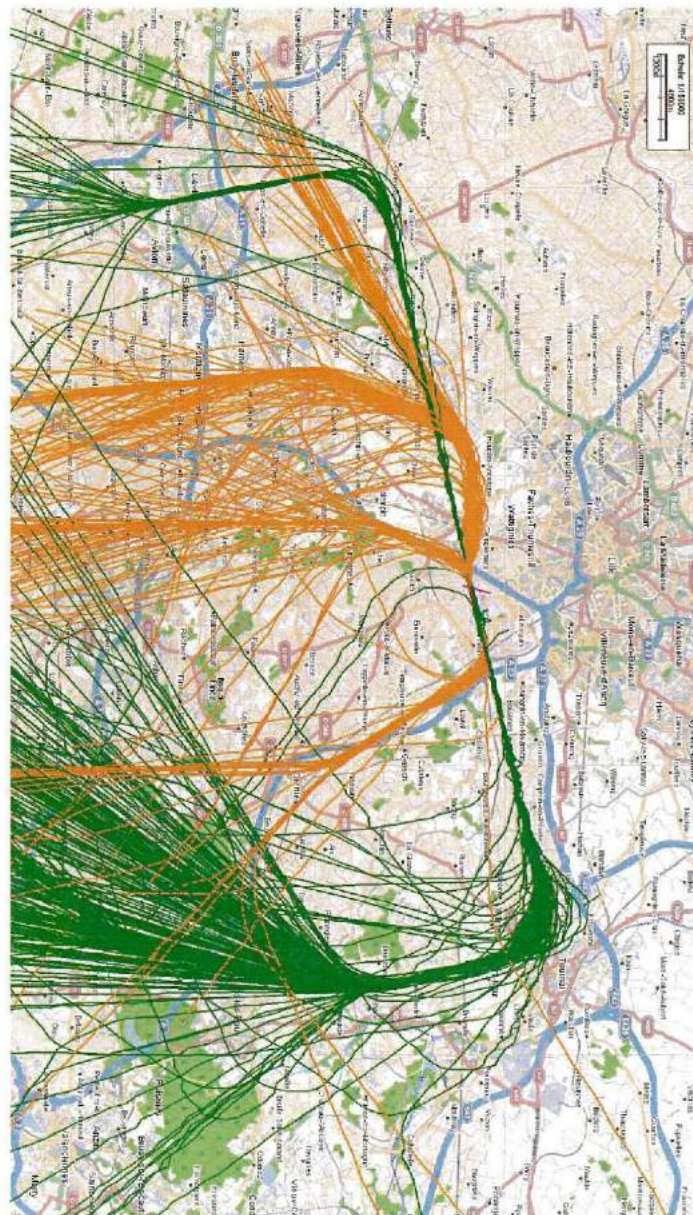
C'est pourquoi je suis contre l'agrandissement de cet aéroport.

Cordiales salutations.

Philippe SION

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Lesquin.pdf, page 1 sur 1



Tous les vols

Période : 1^{er} au 15 février 2019
ARR/DEP
Compagnies : AH/AF/EZY/HOP/RV/RTU/VOE

@804 - Motte Constant - Mons-en-Barœul

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 15:59:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille, Oui au couvre-feu!

Contribution :

L'agrandissement sous couvert de modernisation est un projet d'un autre temps à contre-courant des engagements nationaux et de ceux de la MEL en termes de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES). En 2019, un tiers du trafic aérien de l'aéroport de Lille-Lesquin correspondait à la ligne Lille-Lyon uniquement et deux tiers du trafic total était remplaçable par le TGV en France. Cette extension pour doubler la capacité de l'aéroport n'a pas lieu d'être à l'heure où la MEL s'est engagée à réduire de 45% ses émissions de GES en 2030!

D'après la cour des comptes en 2016, la mise aux normes européennes ne correspond qu'à seulement 1,3% du budget annoncé de 100,9M€ de ce projet de modernisation. Nous sommes pour la mise aux normes de sécurité mais contre ce projet d'extension qui englobe un élargissement des pistes, une extension de parking, un parking à avions et surtout l'extension de l'aérogare pour doubler le trafic de passagers de 2,1 à 3,9 millions par an. Nous nous opposons notamment à l'élargissement des pistes permettant le vol de gros porteurs (catégorie E) qui sont beaucoup plus lourds, bruyants et polluants. Nous demandons le maintien au maximum des 2,1 millions de passagers-ères par an.

De plus, nous rappelons aux pouvoirs publics la nécessité de mettre en place un couvre-feu nocturne de 8 heures minimum pour préserver la santé des riverains-es. Nous demandons une étude sanitaire sur les émissions des particules ultra-fines liées à l'aéroport de Lille. L'implantation de l'aéroport sur les champs captants requiert une vigilance accrue pour protéger le bien commun et vital qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL. Rappelons que cette nappe est classée comme très vulnérable et n'est qu'à 10 mètres en dessous de la surface. L'élargissement de la piste conduirait à imperméabiliser 3,6 ha supplémentaires, ce qui n'est pas acceptable et contraire à la loi sur l'eau (LEMA).

Enfin, nous demandons des engagements contractuels fermes avec une valeur légale contraignante sur le non-développement du fret aérien qui n'est pas compatible avec la santé, l'environnement et donc avec l'intérêt général des 55 000 personnes impactées par le Plan de Gêne Sonore.

Ceci est une contribution de NADA LILLE cosignée par nos associations et collectifs partenaires:

_Les Amis de la Terre Nord

_Alternatiba Lille

_PARC Saint Sauveur

Page 1203 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

_Entrelianes

_Nord Nature Environnement

_Greenpeace Lille

_Extinction Rebellion Lille

Ces associations et collectifs regroupent plusieurs milliers de membres et sympathisants-es.

Nous portons aussi la voix de plus de 5196 personnes qui ont signé la pétition:
<https://agir.greenvoice.fr/petitions/non-a-l-agrandissement-de-l-aeroport-de-lille-lesquin-une-bombe-climatique-et-sanitaire>

Pièce(s) jointe(s) :

Document : NADA LILLE_Enquête publique_contribution_220211_VF.pdf, page 1 sur 41



Contribution de NADA LILLE à l'enquête publique
sur la "modernisation" de l'aéroport de Lille
Métropole

1

Document : NADA LILLE_Enquête publique_contribution_220211_VF.pdf, page 2 sur 41

Synthèse:

L'agrandissement sous couvert de modernisation est un projet d'un autre temps à contre-courant des engagements nationaux et de ceux de la MEL en termes de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES). En 2019, un tiers du trafic aérien de l'aéroport de Lille-Lesquin correspondait à la ligne Lille-Lyon uniquement et deux tiers du trafic total était remplaçable par le TGV en France. Cette extension pour doubler la capacité de l'aéroport n'a pas lieu d'être à l'heure où la MEL s'est engagée à réduire de 45% ses émissions de GES en 2030!

D'après la cour des comptes en 2016, la mise aux normes européennes ne correspond qu'à seulement 1,3% du budget annoncé de 100,9M€ de ce projet de modernisation. Nous sommes pour la mise aux normes de sécurité mais contre ce projet d'extension qui englobe un élargissement des pistes, une extension de parking, un parking à avions et surtout l'extension de l'aérogare pour doubler le trafic de passagers de 2,1 à 3,9 millions par an. Nous nous opposons notamment à l'élargissement des pistes permettant le vol de gros porteurs (catégorie E) qui sont beaucoup plus lourds, bruyants et polluants. Nous demandons le maintien au maximum des 2,1 millions de passagers-ères par an.

De plus, nous rappelons aux pouvoirs publics la nécessité de mettre en place un couvre-feu nocturne de 8 heures minimum pour préserver la santé des riverains-es. Nous demandons une étude sanitaire sur les émissions des particules ultra-fines liées à l'aéroport de Lille. L'implantation de l'aéroport sur les champs captants requiert une vigilance accrue pour protéger le bien commun et vital qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL. Rappelons que cette nappe est classée comme très vulnérable et n'est qu'à 10 mètres en dessous de la surface. L'élargissement de la piste conduirait à imperméabiliser 3,6 ha supplémentaires, ce qui n'est pas acceptable et contraire à la loi sur l'eau (LEMA).

Enfin, nous demandons des engagements contractuels fermes avec une valeur légale contraignante sur le non-développement du fret aérien qui n'est pas compatible avec la santé, l'environnement et donc avec l'intérêt général des 55 000 personnes vivant à proximité de cet aéroport.

Table des matières

1. CLIMAT	5
1.1 L'augmentation du trafic aérien face aux enjeux climatiques du territoire	5
1.2 Les fausses promesses d'une révolution technologique	6
1.2.1 Les agrocarburants, une fausse solution	6
1.2.2 Le mirage de l'hydrogène	7
2. JUSTICE SOCIALE	7
3. EAU	7
3.1 Présentation du contexte géophysique et réglementaire	8
3.2 Les impacts sur la nappe du Sud de Lille des eaux de ruissellement de la plate-forme aéroportuaire et du réseau routier	12
3.2.1 En phase chantier	12
3.2.2 Hors phase de chantier	14
3.3 L'impact sur la nappe du Sud de Lille de l'artificialisation de 10 hectares supplémentaires	18
3.4 L'impact sur la nappe du Sud de Lille des rejets aériens qui s'effectuent au-dessus des champs captants en phase de décollage et d'atterrissage, non pris en compte	24
Remarque 11	24
3.5 L'impact sur la nappe du Sud de Lille du projet de sondes géothermiques verticales	28
3.6 Remarque supplémentaire	28
4. TRAFIC ET DÉPLACEMENT	29
4.1 Un projet d'extension qui accroît la congestion routière	29
4.2 Un cumul des projets logistiques : une augmentation de trafic dans des axes routiers déjà saturés	29
5. POLLUTION SONORE ET ENJEU SANITAIRE	30
6. POLLUTION DE L'AIR ET SANTÉ HUMAINE	32
6.1 Contexte	32
6.2 L'impact du projet sur la pollution de l'air	33
6.2.1 L'hypothèse invérifiable d'une perspective de baisse globale des émissions de polluants atmosphériques	33
6.2.2 Une augmentation significative de certains polluants en cas de concrétisation du projet d'extension.	33
6.2.3 L'absence de mesures pour les émissions de particules ultrafines (PUF)	34
6.2.4 L'insuffisance des seuils réglementaires et la nécessité de se calibrer sur les seuils réactualisés de l'OMS	35
6.3 Des mesures ERC (éviter, réduire, compenser) inadaptées	35
7. COÛTS DES POLLUTIONS ET NUISANCES POUR LA COLLECTIVITÉ	36
8. RISQUES SUR LA BIODIVERSITÉ	38
8.1 Contexte	38
8.2 L'impact du projet sur l'érosion de la biodiversité	39

Préambule

Ceci est une contribution de l'association NADA Lille (Non à l'Aggrandissement de l'Aéroport de Lille) qui est cosignée par nos associations et collectifs partenaires:

- Les Amis de la Terre Nord
- Alternatiba Lille
- PARC Saint Sauveur
- Entreliaes
- Nord Nature Environnement
- Greenpeace Lille
- Extinction Rebellion Lille

Ces associations et collectifs regroupent plusieurs milliers de membres et sympathisants-es.

Nous portons aussi la voix de plus de 5196 personnes qui ont signé la pétition :
<https://agir.greenvoice.fr/petitions/non-a-l-agrandissement-de-l-aeroport-de-lille-lesquin-une-bombe-climatique-et-sanitaire>

Nous tenons aussi à signaler que plus d'une vingtaine de conseils municipaux ont délibéré contre le projet d'agrandissement de l'ADL. Voici une cartographie à la date du 11 février 2022:

<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=13w3tR-Lai7qrsqPicEbxvriOTn6YEVtW>

NOTRE ARGUMENTAIRE DÉTAILLÉ

1. CLIMAT

1.1 L'augmentation du trafic aérien face aux enjeux climatiques du territoire

Le transport aérien est **responsable de 7,3% des émissions de gaz à effet de serre en France** (source *B&L Evolution*). L'aviation consomme également 8 millions de tonnes de pétrole sur les 45 consommées sur le territoire.

Actuellement, **deux tiers du trafic de l'aéroport de Lille-Lesquin est en concurrence avec le TGV**. A trajet équivalent l'avion émettra de 40 à 80 fois plus de gaz à effet de serre pour un gain de temps parfois nul ou très limité (*SCOT de la Métropole européenne de Lille*). Le **Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la Métropole européenne de Lille prévoit -45% d'émissions de gaz à effet à serre en 2030 et -89% en 2050 par rapport à 1990 et -16% de consommation d'énergie entre 2016 et 2030 (PCAET Métropole Européenne de Lille)**. Les objectifs de réduction des émissions ne pourront pas être atteints sans une réduction du trafic aérien.

Or, le projet vise clairement un développement de l'aéroport comme l'affirme la société Aéroport De Lille SAS (groupement Eiffage Concession - Aéroport Marseille Provence), le concessionnaire, dès la présentation du projet (pièce A - informations juridiques et administratives de l'enquête publique). Il prévoit une augmentation du nombre de passagers à 3,9 millions de passagers en 2039 et 4,7 millions de passagers en 2050.

La société ADL affirme une volonté d'expansion et s'inscrit pleinement dans une dynamique de croissance touristique, liée aux énergies fossiles, avec l'accroissement du nombre de destinations, l'accueil de nouvelles compagnies, souvent low-cost comme l'arrivée de Transavia pour des vols à destination de Marseille annoncée dans la Presse le 21 décembre dernier. (https://actu.fr/hauts-de-france/lille_59350/une-nouvelle-destination-au-soleil-des-30-euros-bientot-au-depart-de-l-aeroport-de-lille_47378045.html)

A la clé de cette croissance d'activité : une augmentation de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre. Comme le souligne l'AE dans son avis (pièce B05 de l'enquête publique) « *le projet est à l'origine d'émissions de gaz à effet de serre, avec un solde des émissions générées supérieur aux émissions évitées.* ».

Ni les améliorations d'efficacité énergétique, en passe d'atteindre un plafond, ni les carburants alternatifs, qui offrent un potentiel limité, ne peuvent suffire pour atteindre les objectifs de réduction du secteur sans réduction du trafic aérien. (*Synthèse du référentiel aviation-climat de l'Institut Supérieur de l'aéronautique et de l'Espace; Rapport Supaéro Septembre 2021*).

De plus, les compensations via le fonds carbone mentionné par ADL n'est pas crédible vu les sommes en jeu: 2,55 millions d'euros jusqu'à 2039 ramenant un prix à la tonne très faible par rapport au prix du marché européen. Le mécanisme ne sera pas incitatif. De plus, les compensations théoriques couvrent pas l'activité aérienne de l'aéroport qui représente une grande majorité des émissions de GES.

Explications:

L'activité aérienne (cycle décollage-atterrissage", ½ croisière, moteurs auxiliaires au sol, traînées atmosphériques) de 2019 à 2039 représente 342 kt eqCO2 soit 83,1% des émissions totales (regroupant activité aériennes + trafic routier + activités de la plateforme soit 411kt eqCO2 au total). Dans ce contexte: l'agrandissement de l'aéroport est contraire à l'intérêt général face à l'urgence climatique et la nécessité de réduction des émissions des gaz à effet de serre.

En outre, les compensations carbone obligatoires des compagnies aériennes imposées par la loi Climat (94 kt eqCO2) ne sont pas crédibles: les mécanismes financiers et surtout techniques restent à l'initiative volontaire. Aucun mécanisme de contrôle et de pénalité financière n'est prévu à ce jour. C'est donc un pari sur l'avenir, basé sur l'hypothétique bonne volonté des compagnies aériennes.

1.2 Les fausses promesses d'une révolution technologique

1.2.1 Les agrocarburants, une fausse solution

La production mondiale d'agrocarburants représente 0,004% de la consommation nécessaire de kérosène aujourd'hui sans prendre en compte l'augmentation du trafic aérien et la forte augmentation de la demande dans d'autres secteurs (automobiles, agriculture). L'augmentation de la demande des agrocarburants pour l'automobile pose déjà de graves problèmes de déforestation et de ressources en terres agricoles disponibles dans un contexte de pression démographique continue. Une étude dénonce les projections de l'utilisation d'agrocarburants dans l'aviation: [Canopee Association Aviation](#).

Les agrocarburants menacent les forêts, les productions alimentaires et accentuent la volatilité des prix des produits alimentaires. En prenant en compte le changement d'affectation des sols indirects (CASI), on estime qu'en moyenne au niveau européen les agrocarburants de première génération ont un bilan CO2 50% plus néfaste que les carburants fossiles. (Réseau Action Climat, *Agrocarburants et Climat : pourquoi ce n'est pas la solution ?*).

Pour ce qui est des biocarburants dits "avancés", leur potentiel est contraint par leur disponibilité énergétique et doit prendre en compte les concurrences d'usages, notamment sur le bois. (Réseau Action Climat, *Biocarburants avancés : quel potentiel pour les transports en France ?*)

1.2.2 Le mirage de l'hydrogène

Concernant l'hydrogène, selon l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), la flotte mondiale est actuellement renouvelée en 25 ans. Il a été considéré dans l'étude environnementale un renouvellement de la flotte en 15 ans à partir de 2035 pour intégrer les appareils à hydrogène afin de justifier la baisse des émissions des gaz à effet de serre. Cette hypothèse est considérée comme très optimiste par le Shift project (source scénario «Maverick» du Shift Project) et irréaliste par l'Autorité environnementale (Pièce B05 de l'enquête publique - Avis de l'Autorité environnementale sur le projet Lille Lesquin).

2. JUSTICE SOCIALE

D'un côté, l'avion n'est pas ouvert à toutes et tous : 10% de la population mondiale prend l'avion chaque année, en 2018. Les inégalités climatiques sont marquées dans le secteur de l'aviation. 1% de la population mondiale est responsable de 50% des émissions de l'aviation (*étude : The global scale, distribution and growth of aviation: implications for climate change - revue Global Environmental Change - novembre 2020*).

Selon une enquête nationale auprès des passagers aériens de 2015- 2016 de la Direction générale de l'Aviation Civile, en France, 50% des passagers sont de la classe socio professionnelle supérieure tandis que les ouvriers ne représentent que 2% du panel (https://ecologie.gouv.fr/sites/default/files/ENPA_2015_2016.pdf).

De l'autre côté, l'ensemble des riverains de l'aéroport et au-delà des habitants de la MEL, se retrouveront impactés par les nuisances de l'aéroport (nuisances sonores, pollution atmosphérique, nappe phréatique comme décrit ci-dessous).

Par ailleurs, le kérosène est la seule énergie fossile non taxée par l'Etat. En comparaison, l'essence et le gazole sont taxés aux alentours de 60%. Cela crée un déséquilibre par rapport à d'autres modes de transport comme le train. Certaines liaisons en avion sont moins chères que le train. alors que le transport aérien est 40 fois plus polluant que le transport par TGV. La taxation des vols intérieurs en France permettrait de recueillir quelque 500 millions d'euros.

La majorité des opérateurs présents à Lille-Lesquin sont des compagnies à bas-coût. L'augmentation du trafic passe par ces compagnies à « bas-coût » qui conduit une stratégie de dumping social et fiscal avec contrats précaires et peu rémunérateurs dans une Région déjà fortement touchée par la précarité.

3. EAU

Une très grande partie de l'aéroport de Lille-Lesquin fait partie de l'Aire d'Alimentation des Captages du Sud de Lille (AAC). Ce périmètre qui contient en son sous-sol 40 % des réserves d'eau potable de la Métropole Européenne de Lille (MEL) est particulièrement vulnérable. En l'absence de couche d'argile protectrice, sur la surface de l'AAC, le sol absorbe directement l'eau pluviale qui vient recharger la nappe comme toute pollution. La nappe de la

craie du Sud de Lille est considérée comme une ressource irremplaçable par les pouvoirs publics.

C'est la raison pour laquelle ce territoire dispose d'un certain nombre de protections réglementaires et légales qui limitent les constructions et les activités en son sein : SDAGE Artois-Picardie 2021 (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux), SAGE Marque-Deûle 2020 (Schéma d'aménagement et de Gestion des Eaux), SCOT de l'arrondissement de Lille 2016 (Schéma de Cohérence Territoriale), PLU de la MEL 2019 (Plan Local d'Urbanisme), PIG 2007 (Projet d'Intérêt Général) et DUP 2007 (Déclaration d'Utilité Publique) des Champs Captants du Sud de Lille

A ces contraintes, s'ajoute l'existence de cavités souterraines, les catiches, anciennes carrières de craie, qui fragilisent encore la structure du sol. Elles sont répertoriées dans un Plan de Prévention des Risques qui impose de très grandes précautions à toutes constructions pour éviter tout effondrement.

Cette double superposition AAC et PER créent des situations paradoxales : la profondeur des fondations et comblements exigés par le PER créent des barrières hydrauliques qu'interdit le règlement de l'AAC.

Dans ce chapitre dédié à la prise en compte de la ressource en eau dans le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin, nous démontrerons l'incompatibilité du projet avec le respect des règlements en vigueur et l'invalidité de l'étude d'impact.

3.1 Présentation du contexte géophysique et réglementaire

Extrait p. 44 du Résumé non technique de l'étude d'impact :

"La première nappe rencontrée au droit de la zone d'étude est la nappe de la Craie, dont les niveaux piézométriques varient en fonction de la pluviométrie. Au droit de la zone d'étude, la zone de battement de la nappe se situe à une profondeur comprise entre 10 et 25 mètres par rapport au terrain actuel. D'un point de vue qualitatif, la nappe de la Craie est très vulnérable aux risques de pollution, en raison de la faible protection de l'aquifère. Dans ce périmètre la craie n'est en effet pas recouverte d'une couche géologique imperméable comme de l'argile. Toute eau ou toute pollution absorbée par le sol se dirige inexorablement vers la nappe. "

La nappe de la craie comprise dans le périmètre de l'AAC du Sud de Lille est d'un bon rendement quantitatif mais d'un mauvais niveau qualitatif (nitrates, ruissellements urbains et pollutions historiques). Un traitement important et coûteux est nécessaire pour la rendre potable.

C'est une nappe libre (non captive), ce qui signifie que les pollutions ne peuvent être confinées et peuvent potentiellement atteindre plusieurs captages. Les trajets souterrains de l'eau et des pollutions sont déterminés par la force d'aspiration de ces mêmes captages.

L'AAC est protégée par plusieurs documents réglementaires :

- le PIG de 2007, projet d'intérêt général qui fait l'objet d'un périmètre et d'une réglementation déterminés par arrêté préfectoral ;
- le PLU2 de la MEL avec son zonage (précisant les différents niveaux de vulnérabilité de l'AAC) et le règlement qui s'y applique ;
- le SCOT de l'arrondissement de Lille.

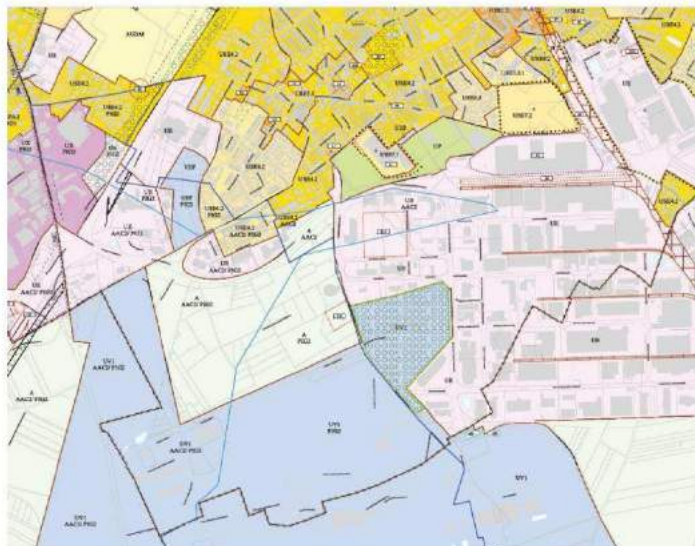
Extrait du DOO (Document d'Orientation et d'Objectifs) du SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) de Lille Métropole qui s'impose au PLU (Plan Local d'Urbanisme) de la MEL (Métropole Européenne de Lille), p 13 https://www.scot-lille-metropole.org/wp-content/uploads/sites/2/2021/05/3_DOO-10fev2017.pdf "L'aire d'alimentation des captages prioritaires « Grenelle » au Sud de Lille est le périmètre à l'intérieur duquel s'effectue le réapprovisionnement de la nappe de la craie, identifiée comme ressource en eau irremplaçable pour la métropole lilloise."

Extrait de la synthèse de l'évaluation de l'impact potentiel de l'urbanisation sur la ressource en eau potable au Sud de la Métropole Lilloise, 2016, BRGM-ADULM - p 2 <https://fr.calameo.com/read/00665689721740f1fc48d>

"Cette ressource est irremplaçable car aucune solution alternative n'existe à ce jour si la nappe devenait inexploitable"

Extrait du règlement sanitaire du PLU2, p 8 https://documents-plu2.lillemetropole.fr/PLU2_121219/5_ANNEXES/ANNEXES_SANITAIRES.pdf

"La Métropole Européenne de Lille (MEL) a la chance de posséder sur son territoire une nappe d'eau souterraine productive. Cette dernière, la nappe de la craie, contribue à plus de 40 % à l'alimentation en eau de son territoire accueillant plus d'un million d'habitants. Cependant, la nappe de la craie exploitée au sud de la Métropole Européenne, dont l'Aire d'alimentation des captages comprend 26 communes de la MEL, a vu au cours des années sa qualité se dégrader du fait du passé industriel du territoire et de l'aménagement qui s'en est découlé (pollutions anthropiques, agricoles et urbaines). Ainsi, afin de faire face aux besoins futurs de la Métropole et accompagner son développement, cette ressource doit être préservée, protégée et faire l'objet d'une reconquête."



PLU2 – Ville de Lesquin – La zone grisée correspond à l'aéroport, le trait bleu clair au périmètre de l'AAC, le trait bleu marine à celui du PIG. Les parties de l'aéroport de Lille-Lesquin comprises dans le périmètre de l'AAC du Sud de Lille sont à la fois des parties artificialisées (parties des pistes et des bâtiments) et des parties aujourd'hui gérées en prairies (abords des pistes) ou cultivées.

La protection de l'AAC est également inscrite dans le SDAGE (Schéma Directeur Aménagement et de Gestion des Eaux) Artois-Picardie et le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Marque-Deûle qui s'imposent à tous les documents d'urbanisme locaux.

Les niveaux de protection et de réglementation qui s'appliquent à l'aéroport au sein du PLU de la MEL sont AAC2 (Vulnérabilité forte de l'AAC) et PIG S2 ou PIG2 (Protection rapprochée) qui correspondent à des prescriptions spécifiques.

Le principe qui guide l'ensemble de ces prescriptions réglementaires est le suivant :
→ **INNOCUITÉ quantitative ou qualitative de tout projet à la nappe**, respectant ainsi la Loi sur l'eau (LEMA) et la Directive Cadre Européenne sur l'Eau (DCE Eau).

Extrait du règlement du PIG concernant les zones S2 p7
https://www.nord.gouv.fr/content/download/8616/52776/file/annexe_pig1.pdf

"La collecte des eaux des plate-formes routières sera réalisée de manière à ne pas avoir d'impact sur la nappe de la craie. Un système de confinement permettra de collecter les polluants liquides toxiques pour l'eau en cas de déversement accidentel."

Extrait du règlement du PLU2 de la MEL (Livre I, dispositions générales, page 27 relatives au cycle de l'eau p 27)

"Dans les périmètres de DUP, de PIG et d'AAC les principes à respecter sont les suivants : - Innocuité à la nappe - Non atteinte quantitative (recharge de la nappe) et qualitative (qualité des eaux) à la nappe - Préservation de la ressource en eau et protection des captages et de l'aire d'alimentation de ces captages.

Les dispositions de l'AAC viennent en complément des prescriptions des DUP et le PIG."

P. 44 du même règlement du PLU2

"2. DANS LES SECTEURS DE VULNÉRABILITÉ FORTE : AAC2, b/ En zone U et AUC

Pour toutes les occupations des sols autorisées : - Les aménagements et constructions ne perturbent pas les écoulements des eaux superficielles et souterraines Au-delà de cette garantie de transparence hydraulique, les constructions et les installations ne portent pas atteinte et contribuent au maintien pérenne de la qualité des eaux,

- Soit prévu des dispositifs permettant la rétention de matières polluantes avant infiltration des eaux provenant des zones imperméabilisées. Ces dispositifs sont réalisés et entretenus de manière à prévenir toute dégradation des eaux, - La gestion des eaux pluviales issues des zones imperméabilisées à l'exclusion de celles provenant des toitures et des terrasses doit permettre la rétention des matières polluantes avant restitution afin d'éviter sur une même unité foncière le ruissellement des eaux potentiellement polluées issues des zones imperméabilisées vers les zones non imperméabilisées."

Enfin, le SCOT impose également des règles spécifiques à ce territoire des champs captants. Il s'impose au PLU2 et à tout projet d'aménagement.

Le Document d'Objectifs et d'Orientation du SCOT précise, p 13, concernant la ressource en eau

https://www.scot-lille-metropole.org/wp-content/uploads/sites/2/2021/05/3_DOO-10fev2017.pdf

"Éviter d'ajouter des menaces supplémentaires sur la ressource, en privilégiant en termes d'usage des sols les espaces naturels et agricoles et en évitant l'installation d'activités présentant des risques de pollution pour la nappe dans les zones les plus sensibles de l'AAC (vulnérabilité totale à forte sur le plan fourni en annexe);"

p 84 du même document

"Les projets d'infrastructures de transport sont accompagnés des mesures nécessaires pour assurer leur neutralité vis-à-vis de la qualité de la ressource

(précautions en phase chantier, choix de matériaux non polluants, modalité de collecte des eaux, systèmes de confinement et pérennité de ces dispositifs, surveillance et organisation de l'alerte...)."

"Par principe, les nouvelles infrastructures de transport (hors voiries de desserte) ne doivent pas traverser les zones de vulnérabilité totale et très forte. Si des infrastructures de transport sont envisagées dans la zone de vulnérabilité « forte », elles ne doivent pas avoir pour effet d'augmenter le trafic dans la zone de vulnérabilité totale."

Or, aujourd'hui, le projet d'agrandissement et de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin a un impact sur la ressource en eau potable du Sud de Lille à différents niveaux et cet impact est soit insuffisamment évalué, soit non pris en compte dans l'étude d'impact du projet, ce qui l'invalide :

- 3.2 Les impacts sur la nappe du Sud de Lille des eaux de ruissellement de la plate-forme aéroportuaire et du réseau routier auquel est relié l'aéroport ;
- 3.3 L'impact sur la nappe du Sud de Lille de l'artificialisation de 10 hectares supplémentaires, contradictoires aux règlements en vigueur et dont la nécessité ne s'impose pas ;
- 3.4 L'impact sur la nappe du Sud de Lille des rejets aériens qui s'effectuent au-dessus des champs captants en phase de décollage et d'atterrissage qui ne sont pas pris en compte dans l'étude d'impact ;
- 3.5 L'impact sur la nappe du Sud de Lille du projet de sondes géothermiques verticales ;
- 3.6 Remarque supplémentaire.

3.2 Les impacts sur la nappe du Sud de Lille des eaux de ruissellement de la plate-forme aéroportuaire et du réseau routier

3.2.1 En phase chantier

Extrait du résumé de l'étude d'impact page 51

"En matière de gestion des eaux pluviales, la plateforme aéroportuaire se divise en 8 sous-bassins versants, regroupés en 3 réseaux (Nord, Est et Sud). La surface imperméabilisée collectée sur la plateforme aéroportuaire est de 85,20 ha. Les eaux pluviales sont rejetées dans le milieu naturel après traitement (séparateurs

hydrocarbures) via des bassins d'infiltration à lit de sable. L'infiltration des eaux pluviales fait l'objet d'arrêtés préfectoraux."

Extrait de l'étude d'impact, partie 3, page 42

5.3.5.3 Effets sur la qualité de la nappe en phase chantier

"Les sols peuvent être souillés en phase chantier par des rejets liquides pollués ou par une pollution accidentelle de type déversement d'hydrocarbures. Ces écoulements peuvent ensuite atteindre la nappe. Cependant l'épaisseur de sols naturels avant le toit de la nappe (10m) la protège;"

ADL_Piece_B_04_Annexes_Etude_impact_Partie_1, p 409

L'étude hydraulique de Verdi Environnement montre que même si le réseau de collecte actuel de gestion des eaux pluviales ne présente pas de débordement supplémentaire avec l'ajout des nouvelles surfaces actives pour la pluie 20 ans 4 heures, les surverses déjà constatées en situation actuelle sur chacun des 3 bassins-versants, sont amplifiées en situation projet (voir tableau ci-dessous). Par conséquent, une partie des pluies n'est pas traitée par les séparateurs hydrocarbures mis en place entre les bassins de rétention étanches et les bassins d'infiltration.

Remarque 1

L'épaisseur de 10 m de sols naturels au-dessus du toit de la craie n'est en rien une protection par rapport à une pollution accidentelle puisque c'est la perméabilité même de ce sol puis de la craie qui forment les champs captants. Les précautions envisagées en phase de chantier ne semblent pas prendre la mesure de la vulnérabilité de la nappe. Aucune pollution accidentelle ne doit rejoindre la nappe.

Demande 1 : que tout soit mis en œuvre pour garantir l'impossibilité d'une pollution accidentelle, en prenant véritablement en compte la perméabilité du toit de la craie et des terres la surplombant.

Remarque 2

p 408 du même document, il est écrit sans que ne soit proposé aucune solution:

"On note des débordements du réseau dès la pluie vicennale (20 ans- 4h), mais les eaux stagnent sur des zones situées en dehors des pistes et du taxiway ne portant pas atteinte à l'exploitation. Enfin l'eau ne sort pas du projet et ne porte pas atteinte à la population locale ou à d'autres infrastructures."

Il n'est pas envisageable (comme énoncé dans le rapport Verdi ci-dessous), qu'une partie des eaux de ruissellement ne puisse être traitée, en phase chantier, et retourne directement à la nappe ou "stagner". La maîtrise d'ouvrage doit adapter son réseau de collecte à cette contrainte, pour que ce débordement ne puisse advenir. C'est ne pas

comprendre la problématique du cycle de l'eau, propre à l'emplacement de l'aéroport en Aire d'Alimentation des Captages du Sud de Lille.

Il semble donc que le réseau soit sous-configuré de façon chronique, sachant que la fréquence des pluies vicennales s'accroîtra avec le dérèglement climatique.

Le résumé non technique mentionne l'implantation de nouveaux bassins. Nous souhaitons pouvoir vérifier que ces bassins sont déjà une réponse aux problèmes existants et ne répondent pas uniquement à une augmentation de la surface imperméabilisée.

Demande 2 : que le redimensionnement du réseau de collecte des eaux de ruissellement soit inscrit dans les objectifs prioritaires du projet de mise aux normes de sécurité (des personnes, de l'environnement et des biens) de l'aéroport quelque soit sa dimension finale.

3.1.2 Hors phase de chantier

P 409 de l'étude d'impact, état initial de l'environnement,

"En matière de gestion des eaux pluviales, la plateforme aéroportuaire se divise en 31 sous-bassins versants, regroupés en 3 grands bassins-versants, recouvrant une superficie de 211,87 ha."

Suit une longue description des différentes étapes de collecte puis de traitement de ces eaux en période normale et en période hivernale (qui ajoute aux pollutions habituelles les produits de dégivrage), au travers de séparateurs d'hydrocarbures qui retiennent les hydrocarbures et les particules supérieures à 50 µm puis de bassins d'infiltration avec lits de sable retenant les particules fines avant rejet dans le milieu.

Remarque 3

L'étude d'impact ne nous dit pas de quoi est constituée exactement la pollution qui rejoint les eaux de ruissellement (quelles particules supérieures et inférieures à 50 µm, quelles particules fines, quid des particules issues des pneus, moteurs et freins) ni quelle est la proportion de chacun de ces facteurs polluants, ni quelle est la quantité et le volume final qui rejoint la nappe.

Par ailleurs, l'étude ne prend pas en compte les métaux lourds car ils resteraient confinés dans les premiers centimètres du sol selon l'avis de l'Ingénieure Hydrogéologue sur la modélisation hydrodynamique et hydrodispersive de la nappe de la craie centrée sur l'aéroport de Lille-Lesquin, qui affirme également que les hydrocarbures, préalablement filtrés, sont biodégradés rapidement. (ADL_Piece_B_04_Annexes_Etude_impact_Partie_2 p62)

Plus de précisions sur les polluants sont données dans l'avis de l'Autorité Environnementale :

"Les substances polluantes utilisées sur la plateforme et susceptibles d'être rejetées sont des hydrocarbures, des BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène et xylènes, composés organiques volatils mono-aromatiques) et des métaux. L'hiver, s'ajoutent le sel (chlorure de sodium) pour le déverglaçage des parkings, l'acétate de sodium pour celui des pistes et le glycol pour le dégivrage des avions. Les eaux glycolées sont détournées du réseau d'eaux pluviales et évacuées dans le réseau des eaux usées de la collectivité (MEL)."

Le volet "qualité de l'air" de l'étude d'impact précise également la présence des polluants suivants dans les rejets aériens (qui sont également rejetés lorsqu'un avion roule sur une piste) (p 544 de Piece_B_04_Annexes_Etude_impact_Partie_1) :

- dioxyde d'azote, particules en suspension PM10, particules fines PM2,5, benzène, butadiène, dioxyde de soufre, arsenic, cadmium, chrome, nickel, benzopyrène...

Cette pollution aérienne retombe inévitablement au sol, rejoint les eaux de ruissellement et les bassins de filtration. Dans quelle mesure ces bassins sont-ils en mesure de les filtrer ?

Nos propres recherches nous apprennent justement qu'à minima 5% des pollutions présentes dans les eaux de ruissellement sont rejetées vers la nappe lorsque ces eaux passent par un bassin d'infiltration avec lit de sable en cas de pollution routière. En effet, dans le Guide techniques de traitement des eaux pluviales d'origine routière du Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA, Ministère de l'écologie, de l'aménagement et du développement durable, 2007) téléchargeable sur le site du CEREMA <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/pollution-origine-routiere>, il est précisé page 43

Ouvrages de traitement	Taux d'abattement en %			
	MES	DCO	Cu, Cd, Zn	Hc et HAP
Fossé enherbé (longueur minimale 100 m, sans infiltration et avec une pente nulle)	65	90	65	50
Bief de confinement enherbé	65	90	65	50
Fossé subhorizontal enherbé	65	90	65	50
Bassin routier de type sanitaire	85	70	85	90
Filtre à sable	90	75	90	95
Bassin routier avec volume mort Avec V horizontal $\leq 0,15 \text{ m}^3/\text{s}$ V_s^* en m^3/h				
1	85	75	80	65
3	70	65	70	45
5	60	55	60	40

* Les vitesses V_s expriment le fait que les MES dont la vitesse de chute est supérieure ou égale à V_s seront éliminés (cf. annexe 7.1.2 pour la formule de la vitesse)

Tableau n° 10 : taux d'abattement des ouvrages de traitement

Si 5 % des pollutions des plateformes routières repartent au milieu après filtration par lit de sable, qu'en est-il d'une zone aéroportuaire dont les rejets sont beaucoup plus

importants et toxiques ? L'étude d'impact ne nous dit rien sur cela, ce qui est un motif d'invalidité.

Demande 3a : que l'étude d'impact soit reconnue incomplète sur le paragraphe des **eaux de ruissellement**. Il n'est pas possible en l'état de se faire une opinion sur l'impact réel du projet de « modernisation » de l'aéroport sur la nappe.

Nous faisons également valoir qu'il n'est pas possible, au regard des objectifs de préservation de la nappe déjà très fragile qualitativement, d'envisager l'augmentation de cette pollution liée à l'augmentation du trafic aérien qu'engendrerait le projet de "modernisation" de l'aéroport en l'état ni par l'augmentation du trafic routier qui en découlerait.

Or, il est impossible de mesurer l'état initial de cet enjeu et l'accroissement qui découlerait du projet car l'étude d'impact ne traite pas ce point.

Si cette pollution venait à augmenter, il sera nécessaire de faire en sorte que ces eaux de ruissellement soient dirigées vers le réseau d'assainissement, ce qui reviendrait également à priver la nappe d'une quantité importante de recharge en eaux pluviales ce qui est également inenvisageable au regard de la réglementation actuelle.

Ici, quelle que soit l'hypothèse, nous sommes face soit à une dégradation de la qualité de la nappe, soit à une dégradation de la quantité de sa recharge. L'une comme l'autre sont inenvisageables !

Demande 3b:

- que le projet de "modernisation" de l'aéroport ait pour unique objectif la mise aux normes de sécurité (des personnes, de l'environnement et des biens),
- que le projet de mise aux normes de sécurité (des personnes, de l'environnement et des biens) de l'aéroport ne conduise à aucune augmentation de la pollution résiduelle rejetée à la nappe, liée à son activité (trafic aérien et routier).

Remarque 4

Le risque d'accident est permanent et ne concerne pas seulement la phase chantier. Là encore, toute pollution potentielle est inenvisageable pour la sécurisation de l'alimentation en eau potable de la Métropole Européenne de Lille. Si les accidents visibles donnent lieu à une prise en charge par un matériel dédié comme précisé dans l'étude d'impact, qu'en est-il des accidents invisibles (fuites sous un dépôt, percement d'un bassin ou d'un réseau...) ?

Ainsi par le passé, il y a eu des fuites d'hydrocarbures (ancien dépôt TOTAL). Un prélèvement, fait en décembre 2019, indique que la norme des eaux brutes relative à l'indice

Hydrocarbures est dépassée. D'autres analyses révèlent un relargage lent des hydrocarbures piégés dans les fissures de la Craie en raison de cette fuite accidentelle de l'ancien dépôt TOTAL.

Or, à notre connaissance, seul l'ancien dépôt TOTAL fait l'objet d'une campagne de suivi permanente.

Demande 4 : que l'ensemble des points pouvant présenter un risque d'échappée de polluants vers la nappe (bassins, lieux de stockage des hydrocarbures comme des produits de dégivrage, réseau de collecte des eaux de ruissellement...) fasse l'objet d'une surveillance permanente, dans le cadre du projet de mise aux normes de sécurité (des personnes, de l'environnement et des biens) de l'aéroport.

Remarque 5

Nous rappelons que le Ministère de l'écologie vient de publier un Plan d'Action pour la Gestion des Eaux Pluviales qui insiste sur le fait que l'impact de ces eaux est terriblement important sur la qualité des eaux de surface et souterraine et qu'il est insuffisamment pris en compte dans l'ensemble des projets d'aménagements en cours sur le territoire national. L'insuffisance de prise en compte de cet impact entraîne une impossibilité nationale à respecter les objectifs de la DCE Eaux qui impose la remise en bon état qualitatif et quantitatif des eaux souterraines et de surface dans des délais sans cesse repoussés.

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Gestion_durable_des_eaux_pluviales_le_plan_daction.pdf (p.8)

"Sans réduction sensible de ces flux de pollution, de nombreux cours d'eau ne seront pas en bon état à l'échéance de 2027 fixée par la directive-cadre sur l'eau (DCE). Au-delà de leurs effets sur l'environnement, ces pollutions peuvent également avoir des impacts sur certains usages de l'eau, tels que la baignade ou la conchyliculture, ou encore la production d'eau potable. C'est donc au-delà des zones denses, à l'aval des bassins-versants que la mauvaise gestion des eaux pluviales peut générer des troubles."

"Que ce soit lors de la conception de nouveaux quartiers ou dans le cadre de recomposition urbaine, le sujet de la gestion des eaux pluviales ne peut donc pas être écarté. Ainsi, l'une des conclusions des Assises de l'eau de 2018 est de privilégier la réduction de l'imperméabilisation des sols et la maîtrise de leur ruissellement au plus près de leur point de chute."

p 10

"La question des eaux pluviales et leur gestion durable sont insuffisamment prises en compte et intégrées dans les politiques d'aménagement du territoire".

Demande 5

- **que l'hypothèse d'augmentation du trafic aérien soit abandonnée au regard des conséquences sur la qualité et la quantité des eaux de ruissellement de la plateforme aéroportuaire.**
- **que les techniques de traitement des eaux de ruissellement mises en œuvre sur le territoire de l'aéroport soient encore améliorées de façon à réduire les rejets polluants vers la nappe.** Cet objectif devrait être prioritaire dans l'effort de modernisation de l'aéroport vers sa mise aux normes en matière de sécurité et d'environnement. Or, il n'apparaît nullement que cet objectif soit précisé dans le projet présenté à l'enquête publique. Pour nous, la mise aux normes de sécurité (des personnes, de l'environnement et des biens) de l'aéroport de Lille-Lesquin doit inscrire dans ses objectifs prioritaires : zéro pollution dans les eaux pluviales rejetées dans le milieu.

3.3 L'impact sur la nappe du Sud de Lille de l'artificialisation de 10 hectares supplémentaires

Remarque 6

L'Autorité Environnementale a demandé à ce qu'un scénario de modernisation sans croissance d'activité soit étudié. Or, dans sa réponse, la Maîtrise d'ouvrage renvoie des arguments contradictoires. Ainsi elle avance que le Taxiway et l'élargissement de la piste principale seraient indispensables au maintien de l'activité même sans augmentation de trafic, tout en précisant que ces normes correspondent à l'évolution du gabarit des gros porteurs que l'aéroport n'accueille pas aujourd'hui.

P 250 de l'étude d'impact, partie 1

« Dans le cadre de son Avis délibéré (...) pour le cadrage préalable de la modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin (59), l'AE s'était exprimée de la manière suivante sur la définition du scénario de référence : « La description du scénario de référence implique donc de définir ce que serait le fonctionnement à moyen ou long terme d'une plateforme qui ne serait pas mise aux normes aéroportuaires, notamment en s'interrogeant sur la taille des avions pouvant être accueillis, sur les conséquences sur l'activité et sur les hypothèses de décorrélation du nombre de voyageurs et du nombre de mouvements ou encore sur les possibilités (et conditions) d'obtenir un renouvellement des dérogations actuelles et du certificat de sécurité aéroportuaire »

p 251, étude d'impact partie 1

« C'est pourquoi, même sans projet de modernisation du terminal, les infrastructures aéroportuaires nécessiteront des adaptations afin d'assurer :

- *La conformité aux évolutions réglementaires ou aux améliorations requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien.*

• *Leur maintien en parfait état.*"

Or, il ne nous a pas été démontré que le maintien, l'entretien et la sécurisation des capacités actuelles demandaient les mêmes travaux (taxiway, élargissement de la piste principale) que les conditions exigées pour un aéroport qui envisage d'accroître son trafic. Au contraire, il est même affirmé que même dans le scénario de maintien des capacités actuelles (scénario de référence), il est envisagé de prendre en compte l'augmentation de l'emport des avions (soit l'augmentation de gabarit des gros porteurs). Or, ce scénario pourrait tout à fait être abandonné.

→ il n'est pas fait la démonstration que l'élargissement des pistes ne peut être évité. Le choix du gabarit des avions que l'aéroport est en capacité d'accueillir est ici un choix politique ou commercial et non réglementaire. **Et nous signalons que la façon dont il est présenté est volontairement trompeuse.**

Ainsi, la sécurité territoriale doit hiérarchiser correctement ses enjeux environnementaux. La préservation des terres non bâties et de l'eau potable sont des enjeux tout à fait prioritaires, ce que ne prend pas en compte l'étude d'impact qui considère prioritaire la prise en compte de l'évolution de l'emport des avions (soit de leur gabarit). Et même si l'on pointe le fait que l'aéroport, en cas de crise internationale comme les attentats de Bruxelles (2017) avait servi de piste d'atterrissage pour un certain nombre d'avions alors déportés ailleurs que Bruxelles, les risques sur la nappe phréatique sont tout autant des enjeux internationaux. Ainsi, les inondations en Belgique et Pays-Bas de 2021 ont entraîné la pollution durable d'une partie de leurs nappes. Le fait que la nappe de la craie du Sud de Lille ait été protégée de ces événements météorologiques ne nous dispense pas d'un devoir de solidarité envers nos voisins si nécessité se présentait. C'est donc bien un point de sécurité internationale.

Extrait page 277 étude d'impact, livre 1

SC REF = scénario de référence sans augmentation de trafic

SC PRO = scénario projet, avec augmentation de trafic

Paramètres	Hypothèses prises en compte	Evolutions prises en compte	Evaluation Environnementale	
			SC REF	SC PRO
Distance moyenne vols / faisceaux	km moyen par faisceau	Augmentation de la distance moyenne en raison de nouvelles destinations plus lointaines	NON	OUI
Mouvements d'avions	Augmentation de l'emport moyen	Augmentation de la capacité des avions Amélioration du taux de remplissage	OUI	OUI
	Nombre de mouvements lié à la capacité du terminal	Saturation du Terminal à env. 2,6MPAX Augmentation continue jusqu'en 2050	OUI	NON

Tableau 5 - Comparaison des scénarios en matière de flux aériens

La volonté d'influencer déloyalement l'opinion publique est manifeste quand on comprend à quoi correspond finalement la soi-disant nécessité d'élargir la piste principale :

En effet, les avions gros porteurs disposent de soutes aménagées pour recevoir du fret (source : dossier d'enquête publique- doc C04 page 35) : « le type d'avions court ou moyen courrier (avions actuels à Lesquin), ne dispose pas de soutes pouvant accueillir des

conteneurs fret adaptés », d'où le recours à des avions de catégorie E (source : doc B page 26) : « la réalisation d'accotements pour la piste principale permettra de continuer de recevoir des avions de nouvelle génération (B777 et A350).

C'est donc à un projet déguisé de transports de marchandises par avions que nous sommes confrontés et certainement pas à un projet de mise aux normes de sécurité. Le procédé est scandaleux sans compter que ce scénario va à l'encontre de toutes les actions entreprises par les collectivités pour réduire leurs émissions de GES.

Demande 6

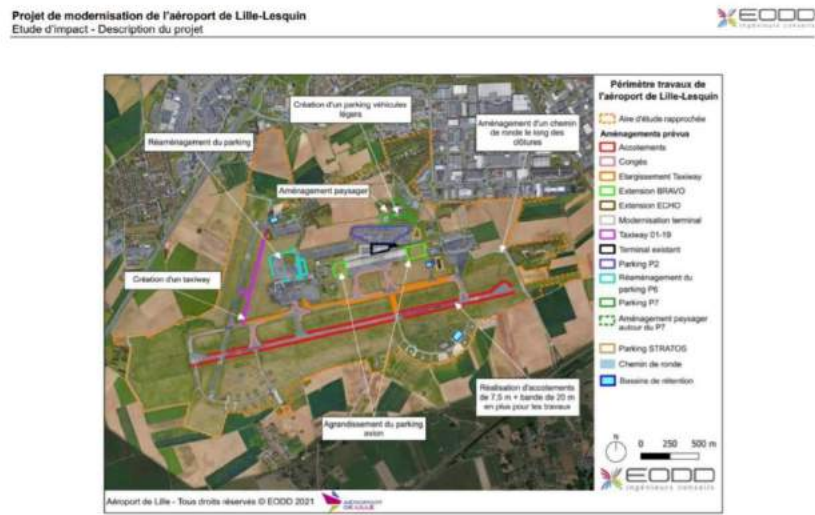
- **que soit reconnue la malhonnêteté du procédé qui consiste à faire passer un élargissement de piste à des fins commerciales, pour une nécessité de sécurité.**
- **que soit entièrement retravaillé le scénario de maintien du trafic à son niveau actuel, et de mieux préciser les conséquences de l'abandon de telle ou telle catégorie de travaux. Que se passe-t-il sur le trafic actuel si on n'élargit pas les pistes, l'aéroport change-t-il de catégorie, quels types d'avions ne pourront plus y atterrir, est-ce une mauvaise chose pour le territoire ?**

Car il s'agit bien ici de prendre en compte l'intérêt général du territoire et non celui des promoteurs du projet.

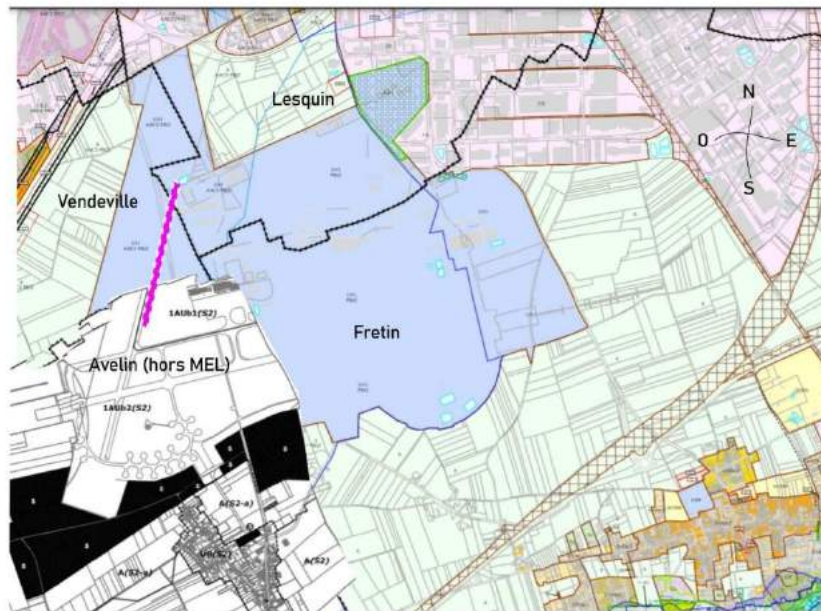
- **que soit envisagé un scénario de décroissance** eu égard aux probables évolutions de la Loi et de la réglementation liées à la Transition Énergétique, aux PLANS CLIMATS et aux accords internationaux (Accords de Paris) pour maintenir la hausse moyenne de température du globe au dessous de 2 degrés celsius. Ce cadre législatif et réglementaire va se durcir et impliquer de faire décroître le trafic aérien, en général.

Remarque 7

Au-delà de la question de sa nécessité qui reste encore à démontrer, le Taxiway qui constitue une partie non négligeable des terres à artificialiser, pose également de gros problèmes de respect de la réglementation urbaine.



Sur le plan précédent, issu de l'étude d'impact, on distingue un trait violet qui correspond à l'emplacement du projet de taxiway, le long de la piste secondaire.



Sur cette carte, nous avons assemblé les PLU des 4 communes sur lesquelles est implanté l'aéroport. Avelin se situe hors MEL, ce qui explique sa différence de traitement cartographique. Nous y avons positionné le projet de taxiway dont on voit bien qu'il se situe en AAC2, ce qui correspond à un règlement spécifique du PLU2.



Sur cette carte, nous avons assemblé les PER de Vendeville et de Lesquin (en pointillé, la limite communale). La zone bleue correspond au risque d'effondrement lié aux cavités à laquelle s'applique un règlement particulier. Le taxiway est en zone bleue. Le règlement est téléchargeable sur le site de la Préfecture.

<https://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Prevention-des-risques-naturels-technologiques-et-miniers/Plans-de-prevention-des-risques-mouvements-de-terrain-PPRMT-risque-cavites-souterraines/Le-Plan-d-Exposition-aux-Risques-PER-Mouvements-de-Terrain-sur-l-arrondissement-de-Lille>

Extrait du règlement du PER

<https://www.nord.gouv.fr/content/download/15539/96303/file/r%C3%A8glement.pdf>

2.2. Biens et activités futurs

2.2.1. Projets situés sur cavités connues

2.2.1.1. Installations sensibles

Ces installations seront protégées en tant que de besoin par des mesures de prévention éliminant totalement le risque d'effondrement sous les parties vulnérables.

Le remblayage des cavités sera imposé au moyen d'un matériau traité avec clavage au besoin. Des mesures complémentaires seront prescrites en fonction de la nature du projet et du type de cavités.

Le secteur à remblayer comprend les vides situés à l'aplomb des parties vulnérables des projets, ainsi que ceux situés dans une zone périphérique dite de sécurité, définie par un angle de talus minimal de 30° par rapport à la verticale. Le remblaiement n'ouvre pas droit à indemnité sur l'héritage d'autrui.

Extrait du règlement de l'AAC2, p 44 du livre des dispositions générales du PLU2 de la MEL

b/ En zone U et AUC

Pour les occupations du sol autorisées en zone U ou AUC des livres 3 et 4: ...: Les aménagements et constructions ne perturbent pas les écoulements des eaux superficielles et souterraines Au-delà de cette garantie de transparence hydraulique, les constructions et les installations ne portent pas atteinte et contribuent au maintien pérenne de la qualité des eaux.

Ainsi, l'hypothèse du comblement des cavités nécessaire à la mise en œuvre du taxiway (au regard du poids des avions qui rouleront sur cette voie) est contraire au règlement de l'AAC2 qui s'applique sur cette zone.

Demande 7 : il n'est pas fait la démonstration du respect de l'application conjointe du règlement de l'AAC2 et du PER de Vendeville, ce qui peut remettre en question le taxiway.

Remarque 8

Demande 8 (artificialisation)

Les hypothèses d'un nouveau parking voitures ainsi que d'un nouveau parking avions doivent être abandonnées car liées au projet d'accroissement du trafic, de même que tout projet immobilier (aujourd'hui en stand-by). **Les parkings existants devraient même être revus à la baisse pour inciter véritablement à privilégier l'accès par les transports en commun.**

Remarque 9

Demande 9 (artificialisation)

Quel que soit le scénario étudié par la Maîtrise d'Ouvrage, le principe ERC (éviter, réduire, compenser) qui s'impose à tout projet d'aménagement (Loi Biodiversité et Paysage, 2016 n'est pas appliqué. L'évitement de la construction du taxiway ou d'élargissement des pistes n'est pas étudié et quelque soit le scénario, aucune compensation n'est envisagée. Or, elles s'imposent.

Remarque 10

Demande 10 (artificialisation)

23

Concernant l'aménagement du chemin de ronde le long des clôtures, en matériau perméable pour un tour journalier de véhicule électrique, nous demandons à ce que **cette surface soit prise sur le périmètre actuel de l'aéroport** et ne viennent pas entamer, encore et encore, les terres agricoles et prairie qui l'entourent.

En conclusion de ce paragraphe sur l'artificialisation, nous rappelons que l'aéroport est situé en plein champs captants et Plan d'Exposition aux Risques d'effondrement (catiches), attenant à une métropole particulièrement dense et polluée et que cette situation géographique et ses contraintes doivent s'imposer comme limites à son développement. A ce cadre, s'ajoute le contexte du dérèglement climatique dont la prise en compte législative aboutira très raisonnablement à renforcer encore ces contraintes.

Ce sont bien ces limites, capacités territoriales réelles, prises en compte dans différentes réglementations qui avaient déjà déterminé, bien avant que n'émerge le projet de modernisation de l'aéroport, un cadre bien défini qui s'impose aujourd'hui.

Et si la réglementation n'est pas encore assez protectrice, c'est un principe de précaution qu'il nous faut appliquer en matière d'intérêt général. La sécurité de l'eau potable passe bien avant quelques destinations de loisirs au long cours et le développement des vols low cost.

Nous récusons donc totalement le projet d'artificialisation de 10 ha découlant du projet de modernisation de l'aéroport (scénario projet).

3.4 L'impact sur la nappe du Sud de Lille des rejets aériens qui s'effectuent au-dessus des champs captants en phase de décollage et d'atterrissage, non pris en compte

Remarque 11

A aucun moment, l'étude d'impact n'envisage le surcroît de pollution engendrée par l'augmentation de trafic en dehors du périmètre même de l'aéroport. Or, la pollution des avions est très importante en phase de décollage et d'atterrissage (rejet de combustion d'hydrocarbures – kérosène).

C'est un point aveugle majeur du projet qui devrait conduire à la reconnaissance de l'invalidité de l'étude d'impact et de l'enquête publique.

Ce point est d'autant plus surprenant si ce n'est également SCANDALEUX qu'en introduction, l'étude d'impact (partie 1, p 63) précise :

L'AIRE D'INFLUENCE

Le périmètre élargi appelé aire d'influence représente l'intégralité de l'emprise de la plateforme aéroportuaire et son environnement sur un rayon de 10 km. Ce périmètre élargi recoupe 62 communes appartenant à la MEL et à la communauté de communes de Pèvèle-Carembault (liste donnée dans le tableau page suivante). Cette aire recoupe les 16 communes du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport (cases grisées dans le tableau). Elle recoupe également les 5 communes sur lesquelles sont situées la plateforme aéroportuaire : Fretin, Lesquin, Avelin, Templemars et Vendeville. Les domaines d'étude pour les modélisations sur la qualité de l'air et l'acoustique s'inscrivent dans ce périmètre. Thématiques environnementales associées : Climat / Hydrogéologie / Hydrologie / Milieu Naturel / Paysage et patrimoine / Démographie / ERP / Etablissements sensibles / Déplacements / Odeurs / Planification du territoire

La contribution à la présente enquête publique, de Monsieur Pierre Werquin, habitant de Faches-Thumesnil, consultable sur le registre numérique, est éloquente en la matière <https://www.registre-numerique.fr/modernisation-aeroport-lille/voir-avis/706ccddd-15a6-4fb9-afa5-ccce118fbde24>.

Sa démonstration, très bien sourcée d'un point de vue documentaire, établit de façon indiscutable ce que tout le monde sait : c'est au décollage et à l'atterrissage que les avions consomment le plus de kérosène et donc polluent le plus.

Du côté des documents fournis par la Maîtrise d'usage pour l'enquête publique, ce point n'est abordé qu'à l'occasion du chapitre consacré au risque d'accidents et de catastrophe.

ADL_Piece_B_03_Etude_impact_Partie_3, page 637

9.1.3.1 Délestage d'avions

Impact environnemental pressenti

En milieu terrestre, les retombées de particules émises dans l'atmosphère par les aéronefs atteignent la couverture végétale et les sols. Un sol souillé peut subir une modification de ses caractéristiques physiques, mécaniques et biologiques. D'une manière générale, l'altération du sol par des polluants perturbe le cycle de l'azote et l'assimilation de nutriments par les plantes, détruit certaines bactéries et limite l'aération du sol. La vie végétale régresse lors de déversements accidentels d'hydrocarbures qui atteignent les feuilles, tiges ou racines des plantes. Les produits pétroliers et phytosanitaires usuels sont qualifiés de xénobiotiques, car défavorables à la vie des organismes, autant pour les micro-organismes du sol que pour les végétaux qui poussent sur celui-ci. Des infiltrations en grande quantité de carburants affectent les caractéristiques édaphiques des sols (ph, humidité, etc...) et la biodiversité floristique. Les accumulations de polluants (rejets de type BTEX, HAP...) issus du trafic aérien, lors des phases d'atterrissage ou de décollage, sont variables selon les espèces végétales et les distances. Le titane est le polluant le plus souvent détecté. Comme évoqué précédemment, les 10 % de carburant atteignant le sol lors d'un délestage s'évaporent en grande partie à son contact. Le reste subit une dégradation biologique partielle. La quantité de carburant atteignant le sol ou l'eau est de quelques milligrammes par mètre carré. Elle varie en fonction de la hauteur

de délestage et de la température du sol. Pour l'aéroport de Lille-Lesquin, le délestage se fait lors d'un survol d'une zone non urbanisée. Il faut compter quelques milligrammes de kérosène par mètre carré ; l'impact environnemental est donc considéré comme "minime".

Nous soulignons que la zone non urbanisée au-dessus de laquelle s'effectue les délestages fait justement partie de la zone de reconquête écologique des terres agricoles et naturelles conduites par la MEL pour améliorer la sécurisation de la ressource en eau.

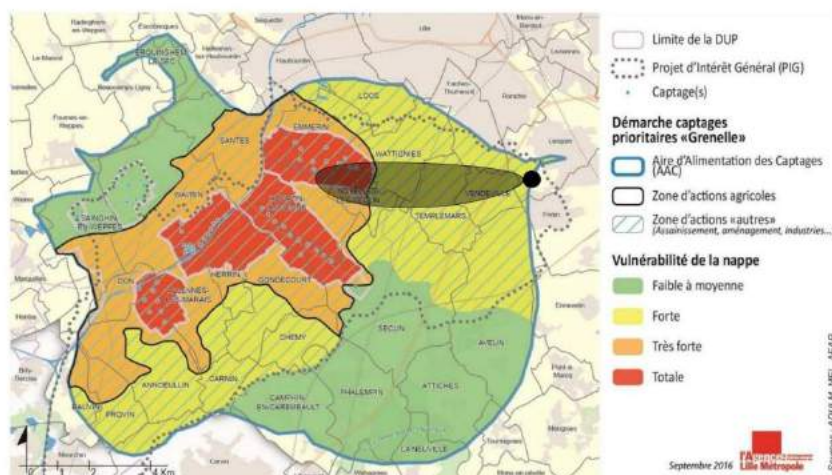
Le même document précise (page 643)

"Selon la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), « cette procédure (le délestage) qui reste rare par rapport au nombre de vols commerciaux, ne présente aucun danger pour les populations puisque, lors d'une opération de délestage, 90 % du carburant s'évapore et les composés organiques volatils issus de cette évaporation produisent finalement, sous l'effet d'un processus photochimique, de la vapeur d'eau et du dioxyde de carbone ».

Nous soulignons également que le décollage et l'atterrissage se produisent justement entre 0 et 2000 m d'altitude, et que ce taux de 90% d'aéro-dispersion puis d'évaporation ne peut donc s'appliquer à ces deux phases. Le taux d'impact des hydrocarbures au sol est donc beaucoup plus important (sans compter les particules fines), il se cumule et est fonction du nombre d'avions.

Nous soulignons que les couloirs aériens d'atterrissage et de décollage survolent les champs captants, et les retombées de leur rejet, fluctuantes selon la météo (vent et pluies) impactent bien au-delà de leurs couloirs stricts. **Ce sont non seulement les zones de vulnérabilité forte à moyenne qui sont impactées mais également les zones de vulnérabilité totale et très forte.**

En la matière le SCOT est très clair : pas de nouvelles activités entraînant une augmentation de pollution sur les zones de vulnérabilité totale et très forte (cf. les extraits cités en introduction).



Carte des différents niveaux de vulnérabilité de l'AAC du Sud de Lille établie pour le SCOT par l'Agence d'urbanisme de Lille Métropole. Nous y avons positionné l'emplacement approximatif de l'aéroport (rond noir) et du couloir aérien des avions utilisant la piste Est-Ouest.

De plus, la perspective d'un changement complet du parc des avions à moteurs à combustion pour des avions à moteurs électriques (générant globalement d'autres pollutions entre la production des batteries et celles de l'électricité) **n'est à ce jour pas crédible**. L'insuffisance de terres rares nécessaires à la production des batteries, ainsi que d'énergie électrique disponible (alors même que la France doit conquérir son autonomie énergétique) rend une telle échéance bien incertaine voire inatteignable. C'est bien avec des moteurs à combustion fossile que la majorité des avions continueront de voler pour de longues années et c'est avec ce scénario qu'il faut envisager l'hypothèse d'une augmentation de trafic au-dessus des champs captants.

La Métropole Européenne de Lille s'engage vers un classement du territoire de l'AAC en PEANP (périmètre de protection des espaces naturels et agricoles péri-urbains) au sein d'une démarche impliquant notamment les communes (les Gardiennes de l'eau) et les agriculteurs. Ces derniers verraient leurs terres sanctuarisées (non urbanisables) et devront évoluer dans leurs pratiques afin d'améliorer la prise en compte de l'environnement.

Comment est-il possible d'envisager ainsi sereinement de faire peser particulièrement à la catégorie socio-professionnelle des agriculteurs la pérennité de la qualité de la ressource en eau tout en envisageant en même temps d'augmenter le trafic aérien au-dessus du même territoire ? Les dépenses affectées à ce projet de PEANP ne seront-elles pas tout simplement inutiles si le trafic aérien se développe.

Le changement climatique va affecter significativement la recharge de la nappe. Le SDAGE Artois-Picardie annonce des baisses de précipitations importantes pour 2050 qui affecteront particulièrement les nappes libres comme celle de l'AAC du Sud de Lille, et donc l'autonomie de la MEL en eau potable.

Cette décision d'augmenter le trafic aérien au-dessus de l'AAC n'est pas sérieuse, si elle n'est cynique dans un tel contexte, c'est à un scénario de décroissance de ce trafic qu'il est nécessaire de travailler aujourd'hui.

Demande 11 :

- **reconnaissance de l'invalidité de l'étude d'impact.**
- **abandon du scénario de projet de développement de l'aéroport**

3.5 L'impact sur la nappe du Sud de Lille du projet de sondes géothermiques verticales

A l'instar de la Commission Locale de l'Eau du SAGE Marque-Deûle, dont l'avis est joint à l'enquête publique, nous nous opposons également à la mise en place de sondes géothermiques verticales compte-tenu des impacts éventuels sur les pompages sur la nappe de la Craie et son caractère stratégique, sensible et prioritaire pour l'alimentation en eau potable du territoire.

Le SCOT et le PLU de la MEL exigent la transparence hydraulique des ouvrages en zones de vulnérabilité forte de l'AAC et du PIG. Une sonde géothermique peut avoir un effet sur le cône de rabattement d'un captage, déviant les circuits souterrains de l'eau notamment.

3.6 Remarque supplémentaire

Nous soulignons que l'avis de l'hydrogéologue agréé, promis par la maîtrise d'ouvrage et cité par l'Autorité Environnementale, ne figure pas parmi les documents consultables dans le cadre de l'enquête publique. Cette absence est de nature à entacher la légalité de la procédure, empêchant le public de se faire une opinion informée sur le projet.

Le seul avis d'hydrogéologue agréé consultable porte sur l'arrêt de la surveillance des eaux souterraines en lien avec la pollution résiduelle du site de stockage d'hydrocarbures TOTAL, révélant d'ailleurs que cet impact est toujours d'actualité.

La modélisation hydrodynamique et hydrodispersive de la nappe de la craie au droit de l'aéroport de Lesquin, fournie dans l'enquête publique, aussi intéressante soit elle, ne dispense pas le dossier de l'avis de l'hydrogéologue agréé.

4. TRAFIC ET DÉPLACEMENT

4.1 Un projet d'extension qui accroît la congestion routière

A la fin de la concession, et même sans le programme immobilier, une augmentation du trafic routier de +21% par rapport au scénario de référence est à prévoir. Le projet contribue à aggraver le phénomène de congestion que connaît déjà le territoire, ce qui est contraire à l'intérêt général.

En considérant le programme immobilier, en 2039, l'évolution du trafic routier autour de la zone aéroportuaire, représente une hausse de 76% par rapport au scénario de référence. Il y a donc une nécessité absolue d'abandonner définitivement le programme immobilier.

Il faut rappeler que l'AE estime que la part de +17% de transports en commun pour rejoindre l'aéroport annoncée par ADL à horizon 2039 reste un taux faible. Cela n'est pas suffisant pour réduire l'augmentation du trafic routier engendré par le projet d'extension de l'aéroport. Le projet contribue au phénomène de congestion qui ne pourra être sensiblement revu à la baisse qu'avec le déploiement de transports en commun efficaces. Mais ces améliorations tendanciennes annoncées par ADL relèvent de mesures qui lui échappent. En effet, aucune politique tarifaire sérieuse n'est prévue pour diminuer la part de la voiture individuelle: prix du parking ou baisse du prix du bus.

4.2 Un cumul des projets logistiques : une augmentation de trafic dans des axes routiers déjà saturés

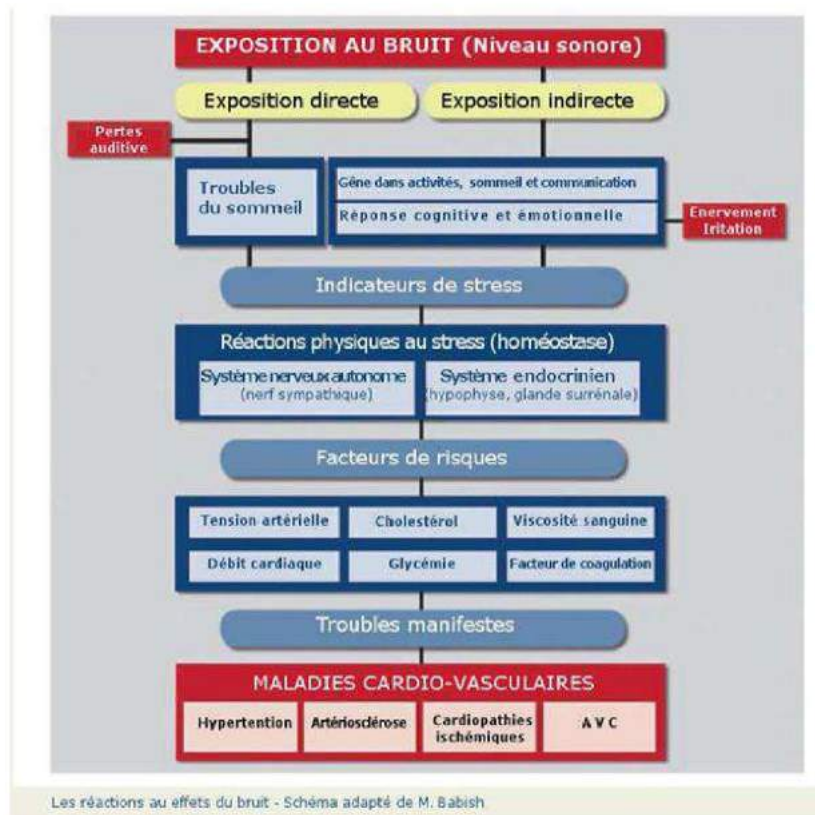
Dans le rapport de l'AE, le tableau qui liste les projets à prendre en compte dans les effets cumulés du projet, il y a une absence de mention du projet P3 logistique à Seclin (23000m²). Il apparaît important de prendre en compte l'effet additionnel de ces projets, notamment en termes de nombre de poids lourds dans le trafic, sur des axes connaissant déjà une congestion routière.

Comme l'a bien souligné l'AE, un autre projet logistique DC3 (32 000m² de surface de plancher) de la société Prologis est en cours. La société Prologis est un fonds d'investissement américain spécialisé dans la gestion d'entrepôts et de bâtiments logistiques.

De plus, l'extension de la zone d'activité à Lesquin (l'Aéroparc) ajoutera du trafic routier supplémentaire, connecté à l'aéroport de Lille Lesquin pour ses activités.

5. POLLUTION SONORE ET ENJEU SANITAIRE

L'exposition au bruit des avions a des effets délétères sur le sommeil, les systèmes cardiovasculaires et endocriniens, les troubles psychologiques et l'état de santé perçue (Santé Publique France)



The European Heart Journal – 9/03/2014 – Cardiovascular effects of environmental noise exposure–Thomas Münzel, Tommaso Gori, Wolfgang Babisch, Mathias Basner

- **2,58 millions d'Européens sont exposés au bruit des avions.**
- La réduction du bruit moyen par vol, de 1 % depuis 2014 et de 14 % depuis 2005, n'a pas permis de compenser l'augmentation du nombre de personnes vivant autour des 47 principaux aéroports européens et exposées quotidiennement à de fortes

nuisances sonores. Sur la même période, le nombre a augmenté de 14 %, pour atteindre 2,58 millions en 2017.

- **55 000 personnes sont quotidiennement impactées par le plan d'exposition aux bruits de l'ADL**
- **L'Autorité Environnementale se basant sur des études de l'ANSES et Santé Publique France demande un couvre-feu d'au moins 8 heures de repos continu**
- Le rapport annuel 2019 de l'ACNUSA a défini 5 axes prioritaires, dont le premier est la protection de la période nocturne
- Que recommande l'OMS : d'après «European Noise Guidelines» de 2018
 - Recommandation forte pour des limites de bruit à Lden 45 dB(A) et Lnight 40 dB(A)
 - Ce qui correspond aux zones habitées par les membres des associations de riverains

Tout d'abord, rappelons quelques définitions : le bruit est un son non désiré. Les mesures de l'énergie sonore sont exprimées en dB pondéré A pour capter le spectre audible par l'oreille humaine.

- LAeq-pondéré A -un niveau de bruit moyen sur une période donnée, par exemple 24h
- Lden (jour-soirée-nuit) : un niveau de bruit moyen équivalent, évalué sur 24 heures, dans lequel les niveaux de bruit sont augmentés par période (pénalité de 10 dB la nuit-période de 8 heures de 22h à 6h en France 23h à 7h dans d'autres pays / pénalité de 5 dB en soirée (18h à 22h en France)
- Lmax-niveau maximum de bruit pour un événement bruyant

On comprend ici que ces normes de bruit liées au transport ne sont pas applicables dans le cadre des nuisances sonores d'un aéroport. Un avion qui passe fait donc beaucoup de bruit sur un temps court avec un fort impact (lié au Lmax). **Toute moyenne journalière (LAeq-pondéré A -une moyenne sur 24 heures) atténuera de façon non représentative la gêne perçue.**

- Réduction de l'énergie sonore : réduction de moitié = 3 dB(A)
- Bruit perçu par une personne : réduction de moitié = 10 dB(A)

C'est pourquoi le NAx, indice événementiel, est plus représentatif de la gêne réelle et des effets sur la santé :

- NAx : nombre d'événements excédant un niveau de bruit
- NA65 = nombre d'événements excédant 65 dB(A)

Les mesures de bruit ont été réalisées principalement près des sources de bruit majeures pour caractériser celles-ci. Aucun comptage routier concomitant aux mesures ne semble avoir été réalisé. Ainsi, le bruit routier modélisé n'a pas été calé à partir de comptages lors des mesures. L'étude acoustique précise en (page 17 : « le modèle routier, plus difficile à évaluer de façon différenciée au sein des mesures a quant à lui été calibré sur les mesures »).

- Le nombre de mesures pour caler le modèle est trop faible à l'échelle du territoire concerné.
- On ne trouve pas de mesure de l'état actuel en zone plus calme, ce qui aurait permis de caler les hypothèses de propagation du modèle (coefficient d'absorption) et de quantifier l'effet du projet d'extension en ces points.

- L'étude acoustique de l'étude d'impact d'ADL conclut à une augmentation du bruit moyen Lden dû aux aéronefs entre la situation sans projet et la situation avec projet :
 - **Jusque 1,5 dB(A) à l'horizon 2039**
 - **Jusque 1,8 dB(A) à l'horizon 2050**

Or, la capacité de l'aéroport est doublée alors que le nombre de vols n'augmente que de :

- **16% à l'horizon 2039 (passant de 31500 à 36691)**
 - **28% à l'horizon 2050 (passant de 33449 à 42742)**
- **L'augmentation du bruit moyen calculé résulte de la prise en compte dans les modèles acoustiques d'évolutions non maîtrisées par l'exploitant, mais par les compagnies aériennes :**
 - Baisse des émissions sonores des aéronefs dues aux avancées technologiques et au renouvellement de la flotte en 15 ans à partir de 2035 pour intégrer les appareils à hydrogène.

6. POLLUTION DE L'AIR ET SANTÉ HUMAINE

6.1 Contexte

Comme le rappelle très justement la partie "qualité de l'air" du chapitre 4 "État Initial de l'environnement" (p. 332) "la pollution de l'air est la seconde préoccupation environnementale des Français" et constitue un enjeu majeur de santé publique.

Il est important de préciser ici à quel point la région des Hauts-de-France et la métropole lilloise sont particulièrement affectées par cette catastrophe sanitaire. Ainsi selon l'étude de Santé Publique France publiée en 2016 (https://www.atmo-hdf.fr/joomlatools-files/docman-files/Rapport_et_synthese_etudes/EQIS_region_Nord.pdf), à l'échelle de la région la pollution de l'air était responsable de 6500 décès prématurés, correspondant à une perte d'espérance de vie comprise entre 11 et 16 mois. **Pour la métropole lilloise, la pollution de l'air représente entre 1700 et 2400 décès prématurés, coûte 5 milliards d'euros à la collectivité.** Les seules particules fines seraient à l'origine de 14% des décès de la métropole. (https://www.atmo-hdf.fr/joomlatools-files/docman-files/Bilans-territoriaux/MEL_BT2017-min.pdf).

Une étude plus récente publiée en février 2021 par l'université Harvard en collaboration avec les universités britanniques de Birmingham, Leicester et Londres (<https://doi.org/10.1016/j.envres.2021.110754>) réévalue significativement la mortalité que l'on peut imputer à la pollution de l'air et estime au niveau mondial à 8,7 millions le nombre de décès prématurés par an soit 1 décès sur 5. Si l'on rapporte les résultats de cette même étude à la situation française, il faut dénombrer près de 100 000 décès prématurés chaque année.

L'expérience du premier confinement lors du printemps 2020 et la diminution des concentrations de polluants qu'elle a induit, montre les bénéfices de la limitation des activités

humaines en matière d'impact de la pollution de l'air sur la santé humaine. Ainsi pour la France métropolitaine ce sont plus de 360 décès prématurés qui ont pu être évités à court terme : <https://www.santepubliquefrance.fr/content/download/369929/3138075>

6.2 L'impact du projet sur la pollution de l'air

La question est donc de savoir dans quelle mesure la réalisation de ce projet pourrait aggraver une situation sanitaire déjà désastreuse.

6.2.1 L'hypothèse invérifiable d'une perspective de baisse globale des émissions de polluants atmosphériques

La partie "effets et mesures sur la qualité de l'air" de l'étude d'impact (Chapitre 6, "Effets de la phase d'exploitation du projet sur l'environnement et mesures ERC", pp. 179-218, et annexe 14) se veut particulièrement rassurante sur les perspectives d'évolution des émissions des principaux polluants atmosphériques répertoriés dans la zone concernée.

D'après la maîtrise d'ouvrage, les émissions de polluants atmosphériques étant principalement attribuées au trafic routier, une baisse globale et structurelle est à prévoir et ce, que le projet d'extension aboutisse ou non.

Cette projection semble se fonder sur la dynamique de renouvellement du parc automobile français observée ces dix dernières années (application de la norme Euro VI sur les motorisations thermiques, progression de la part des motorisations peu émissives) sans qu'aucune garantie ne justifie cette hypothèse. Car si nous disposons d'une bonne connaissance de l'évolution du parc roulant français entre 2011 et 2021, (<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-automobile-francais-au-1er-janvier-2021>), il paraît imprudent et aléatoire de projeter cette tendance de manière linéaire dans les années à venir, et ce d'autant plus jusque 2050. Il paraît encore plus hasardeux d'en extrapoler les effets sur la pollution de l'air, sans étude précise à l'appui.

L'artificialité de cet optimisme est d'autant plus problématique au regard de l'intensification du trafic routier, que l'agrandissement de l'aéroport viendrait significativement accentuer. En l'absence d'une étude étayant les perspectives mise en avant par la maîtrise d'ouvrage, il paraît arbitraire de considérer à ce jour que les effets néfastes sur la pollution de l'air due à l'augmentation du trafic routier seront compensés par les meilleures performances à venir du parc roulant.

Cela revient d'ailleurs à écarter totalement la part non négligeable des particules fines issues de l'usure des pneumatiques et l'abrasion des systèmes de freinage.

6.2.2 Une augmentation significative de certains polluants en cas de concrétisation du projet d'extension.

Si le maître d'ouvrage table sur une baisse globale de la plupart des émissions de polluants atmosphériques répertoriés, il reconnaît néanmoins une hausse probable de certains des composés.

Les métaux lourds font ainsi exception et les émissions d'arsenic, cadmium, chrome, nickel, bien que restant inférieures aux seuils réglementaires sont en augmentation.

Même constat pour les oxydes d'azote (NOx) qui augmenteront globalement de 27 % en cas de mise en œuvre du projet, puisque la baisse drastique prévue des émissions liées au trafic routier, sera augmentée par la part imputée au cycle LTO.

En cas de mise en œuvre du projet d'extension, il faut aussi s'attendre à une augmentation de +36 % des concentrations de dioxyde de soufre (SO₂) par rapport au scénario de référence. Cette hausse prévue est directement liée à l'augmentation du nombre de mouvements d'avion puisque le cycle LTO en est le principal facteur.

Or de récentes études (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/5413019>) montrent l'effet immédiat et funeste des augmentations de concentration du dioxyde de soufre dans l'air ambiant. En effet un surcroît de concentration de dioxyde de soufre de 1 microgramme par mètre cube entraîne un surcroît de 9,57 admissions aux urgences pour motif respiratoire ainsi qu'un surcroît de 3,807 décès pour les mêmes causes pour 10 millions d'habitants. Dans ces circonstances, il semble particulièrement préoccupant de faire peser un tel risque sur les habitants concernés.

- Hausse de +27% pour les NOx (Oxydes d'azote) selon l'étude d'impact environnemental.

6.2.3 L'absence de mesures pour les émissions de particules ultrafines (PUF)

On ne peut que regretter de **ne pas disposer de mesures concernant les émissions de particules ultrafines (PUF, inférieures à 0,1µm)**, pourtant évoquées initialement dans l'avis de cadrage de l'Autorité environnementale (2.6, p.17).

En juillet 2019, une étude de l'ANSES a confirmé la dangerosité suspectée de ces particules ultrafines sur la santé cardio-vasculaire : (<https://www.anses.fr/fr/content/pollution-de-l%E2%80%99air-nouvelles-connaissances-sur-les-particules-de-l%E2%80%99air-ambiant-et-l%E2%80%99impact>).

D'autre part plusieurs études soulignent le rôle prépondérant de l'aviation dans les émissions des **ces particules ultrafines et évaluent ainsi la concentration en nombre de particules comme 10 fois plus élevées que les niveaux de pollution de fond** lorsque l'on se situe à **une distance inférieure à 3 km autour d'un aéroport** (<https://www.aeroport.fr/uploads/documents/voir-le-rapport-de-l'aci-europe-sur-les-particules-fines.pdf?v12> et https://www.adra-bale-mulhouse.fr/wp-content/uploads/2017/08/ACNUSA_1123_particules-ultrafines_biblio_2017.pdf).

Pour évaluer convenablement les conséquences réelles du projet d'agrandissement sur l'exposition de la santé humaine à la pollution de l'air, il est donc absolument nécessaire de mesurer correctement ces émissions de particules ultrafines et d'en estimer les variations en fonction des scénarii envisagés.

6.2.4 L'insuffisance des seuils réglementaires et la nécessité de se calibrer sur les seuils réactualisés de l'OMS

Les différentes études citées ci-dessus montrent que l'observation des seuils réglementaires actuellement en vigueur ne constitue pas une garantie suffisante au regard de la gravité des enjeux sanitaires. Aussi **il semble indispensable de mesurer l'impact du projet sur la qualité de l'air à l'aune des seuils recommandés en 2021 par l'Organisation Mondiale de la Santé et non pas uniquement sur les seuls critères réglementaires** : (<https://www.santepubliquefrance.fr/les-actualites/2021/pollution-de-l-air-l-oms-revise-ses-seuils-de-referance-pour-les-principaux-polluants-atmospheriques>).

6.3 Des mesures ERC (éviter, réduire, compenser) inadaptées

Les mesures ERC (éviter, réduire et compenser) consenties (6.6.4 "Séquence Eviter, Réduire, Compenser", p. 214) ne semblent en aucun cas proportionnées à la gravité des enjeux sanitaires soulignés ci-dessus.

Ainsi la seule mesure d'évitement proposée, consiste à ne pas poursuivre le projet de développement immobilier tertiaire initialement projeté, afin de ne pas alourdir davantage la congestion déjà observée du trafic routier. Ce réajustement du projet, bien que bénéfique, ne paraît pas suffisant à l'égard du risque sanitaire qu'implique la poursuite du reste du projet en matière d'exposition aux polluants atmosphériques.

De la même manière, les mesures de réduction proposées paraissent bien anecdotiques et leurs efficacités dérisoires au regard des effets sanitaires que l'aggravation de l'exposition à la pollution de l'air induit. Ainsi, afin d'être en capacité d'apprécier pleinement l'efficacité de ces propositions, il paraît indispensable de disposer d'évaluation chiffrées des effets de ces mesures sur les nuisances auxquelles elles sont censées pallier.

Aucune mesure de compensation n'est ici suggérée, ce qui peut s'expliquer par l'impossibilité de réparer la surmortalité que risque de faire peser la poursuite de ce projet d'agrandissement de l'aéroport.

7 COÛTS DES POLLUTIONS ET NUISANCES POUR LA COLLECTIVITÉ

Pour information, définition du calcul socio-économique : (paragraphe 10.2.4 de l'étude d'impact)
le calcul socio-économique se base sur l'analyse monétarisée de certains effets. Selon les méthodes de l'instruction, les effets ci-dessous ont été monétarisés :

- Flux financiers du concessionnaire (produits, charges...),
- Intéressement du SMALIM,
- Impôts et taxes,
- Impact sur l'économie locale: tourisme, compagnies aériennes, agences de voyage services aéroportuaires, fret, sûreté et sécurité...),
- Temps économisé,
- Pollution atmosphérique,
- Gaz à effet de serre(GES),
- Nuisances sonores,
- Accidents de la route

ARGUMENT 1

- Dû à ses impacts négatifs sur l'environnement et sur la qualité de l'air, le projet génère un coût pour la collectivité de 175 millions d'euros. (chapitre 2.5 du mémoire en réponse à l'AE)
- La saturation du trafic routier n'est pas prise en compte dans ce calcul et le temps perdu dans les embouteillages sera considérable
- De plus, l'augmentation du trafic et des pollutions sonores et de l'air dévaluera le patrimoine immobilier des riverains: aucun chiffrage n'a été réalisé.

VAN-SE sur 2019-2050			
	A	B	C
ADL	5 M€	4 M€	5 M€
Intéressement SMALIM	48 M€	43 M€	48 M€
Impôts et taxes	11 M€	9 M€	11 M€
Impact sur l'économie locale	57 M€	47 M€	57 M€
Temps économisé	75 M€	55 M€	75 M€
Pollution de l'air	-5 M€	-1 M€	-5 M€
Gaz à Effet de Serre (GES)	-108 M€	-95 M€	-175 M€
Nuisances sonores	-2 M€	-2 M€	-2 M€
Accidents de la route	-4 M€	-1 M€	-4 M€
TOTAL	77 M€	60 M€	10 M€

Tableau 5 : Valeur Actualisée Nette socio-économique en M€₂₀₂₆ par scénario

ARGUMENT 2

- Contrairement à ce que dit ADL, l'aéroport ne sera pas saturé en 2023. Les nouvelles projections du trafic post-covid 19, montrent que la capacité maximale de 2,6 millions passagers sera atteinte en 2027 seulement.
- De plus, en retirant uniquement la ligne Lille-Lyon, on retire un tiers du trafic soit 700 000 passager-ères par an ce qui permettra d'atteindre la saturation en 2039 sans l'agrandissement supplémentaire.

Tableau 32 : Décomposition des thématiques considérées par acteurs

Thématique monétarisée	Acteur
Coûts et produits d'exploitation, investissements et GER	Concessionnaire
Intéressement	Puissance publique (concedant)
Impact sur l'économie locale	Acteurs directs
Impacts catalytiques	Tourisme
Impôts et taxes	Puissance publique
Valeur du temps	Usagers
Pollution atmosphérique	Riverains
Gaz à Effet de Serre	Puissance publique
Nuisances sonores	Riverains
Accidents de la route	Puissance publique

La décomposition par acteurs se fait sur la VAN-SE 2019-2050 (différentiel projet – référence) en monnaie constante actualisée en €2026.

APPROCHE PAR ACTEUR (DÉCOMPOSITION DE LA VAN-SE) Pièce B06 de l'enquête publique:

- La VAN-SE pour les riverains est négative avec $-6,7 \text{ M€}_{2026}$.
- Le bilan total pour la puissance publique est négatif de $-53,0 \text{ M€}_{2026}$.
- C'est donc un projet privé qui profite au concessionnaire et dont les externalités négatives sont supportées par la collectivité et les pouvoirs publics

8 RISQUES SUR LA BIODIVERSITÉ

8.1 Contexte

La publication en mai 2019 du premier rapport de l'IPBES (Plateforme Intergouvernemental sur la Biodiversité et des Services Écosystémiques : <https://ipbes.net/news/Media-Release-Global-Assessment-Fr>) a mis en lumière le déclin sans précédent du monde vivant. Selon les scientifiques un million d'espèces animales et végétales sont menacées d'extinction, à court ou moyen terme. Les auteurs du rapport s'accordent pour attribuer une origine anthropique à ce phénomène et ont identifié cinq facteurs déterminants : les changements d'usage des terres et des mers, l'exploitation de certains organismes, le dérèglement climatique, la pollution et enfin la prolifération d'espèces invasives.

Le rapport "Planète vivante" publié tous les deux ans par le WWF (World Wide Fund) donne l'ampleur de l'accélération du déclin des espèces, (https://www.wwf.fr/sites/default/files/doc-2020-11/20200910_Rapport_Planete_Vivante_WWF.pdf). En 2016, l'ONG estimait à 58 % les espèces de vertébrés disparues depuis 1970. Depuis 2020, ce chiffre a été réévalué à 68 % des espèces de vertébrés considérées comme éteintes.

Cette érosion concerne l'ensemble des groupes d'espèces : vertébrés, oiseaux, mais aussi insectes. Une étude publiée dans la revue PloS One en octobre 2017 établit que les

populations d'insectes en Europe ont décliné de 80 % entre 1980 et 2016 : <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0185809>

L'académie des sciences a récemment renouvelé l'alerte sur ce groupe d'espèces : https://comptes-rendus.academie-sciences.fr/biologies/item/CRBIOL_2020_343_3_267_0/

L'ampleur du phénomène est telle que la perspective d'une sixième extinction de masse n'est plus exclue (<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/brv.12816>).

Le phénomène est global et affecte également le territoire français, puisque 2430 espèces sur les 13 842 évaluées sont menacées de disparition et figurent la liste rouge de l'U.I.C.N. : <https://reporterre.net/En-France-la-disparition-de-la-biodiversite-s-accelere>

En France, une étude menée conjointement par le Musée National d'Histoire Naturelle, l'Office Français pour la Biodiversité, la Ligue Protectrice des Oiseaux démontre que la population des oiseaux a diminué de 30 % entre 1989 et 2019, (https://www.vigienature.fr/sites/vigienature/files/atoms/files/syntheseoiseauxcommuns2020_final.pdf).

Conséquence des activités humaines, l'effondrement du monde vivant décrit par les scientifiques fait pourtant peser une menace existentielle sur nos sociétés.

8.2 L'impact du projet sur l'érosion de la biodiversité

(Chapitre 5 : 5.3.9 "Effets et mesures sur le milieu naturel" phase de chantier, p. 52 ; Chapitre 6B : 6.3 "Effets et mesures sur le milieu naturel" phase d'exploitation, p. 40)

L'étude d'impact menée par le maître d'ouvrage est révélatrice de l'incompréhension des enjeux existentiels relatifs à la biodiversité décrits ci-dessus.

La destruction d'habitat induite pendant la phase de chantier qui totalise 12,10 ha de perte définitive de prairies aéroportuaires à laquelle s'ajoute 9,8 ha de perte temporaire, impacteront à minima 2 espèces d'oiseaux nicheurs : le bruant proyer et l'alouette des champs, le premier étant en danger le second comme vulnérable dans la liste rouge des espèces menacées dans le Nord - Pas de Calais (Source : https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/liste_rouge_des_oiseaux_nicheurs_du_nord_-_pas-de-calais_vf-2.pdf).

Il est à ce titre très symptomatique des contradictions environnementales de ce projet que l'impact sur la biodiversité ne soit envisagée pour la phase d'exploitation qu'en tant que "péril animalier", c'est-à-dire de manière complètement inversée par rapport aux enjeux d'effondrement de la biodiversité décrits précédemment. Ainsi on envisage non plus les espèces relevées comme intégrées à un plan de protection de la biodiversité mais comme des menaces pour l'activité de l'aéroport et qu'en tant que tel il est nécessaire de réguler par prélèvement régulier. On déplore ainsi plusieurs centaines de prélèvements sur les espèces les plus communes (400 lapins, 20 lièvres, 2 renards, 45 pigeons) mais parfois également sur des espèces figurant sur la liste rouge des espèces menacées en France, comme c'est le cas pour les espèces suivantes :

- à surveiller : 47 corbeaux freux.
- vulnérable : 3 faucons crécerelles, , 4 goélands, 130 étourneaux sansonnets.
- préoccupation mineure : 2 putois d'Europe, 19 mouettes, 12 pies bavardes, 9 vanneaux huppés.

L'analyse des risques sur la biodiversité proposée par cette étude relève d'une minimisation systématique des impacts du projet. Elle s'inscrit pleinement dans cette logique contradictoire, observée par ailleurs, qui consiste à organiser le développement de l'activité aéroportuaire tout en cherchant à en limiter l'impact environnemental. Cela se traduit ici par une tentative de concilier de manière incohérente gestion du risque animalier et protection de la biodiversité.

Liste des Acronymes

- ADL : Aéroport de Lille (SAS)
- AE: Autorité Environnementale
- ANSES: Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail
- GES : Gaz à Effet de Serre
- kteqCO2: kilotonne équivalent CO2 est une unité de mesure multi-gaz des émissions de gaz à effet de serre. Ce facteur traduit l'impact sur le réchauffement de la planète du gaz en le comparant à celui d'une tonne de CO2.
- MEL: Métropole Européenne de Lille
- NOx: Oxydes d'azote
- OMS: Organisation Mondiale de la santé
- PCAET : Plan Climat Air Energie Territorial
- PM10, PM2,5: Particules dans l'air dont le diamètre est inférieur à, respectivement, 10 et 2,5 micromètres
- PLU : Plan Local d'Urbanisme
- SCOT : Schéma de cohérence territoriale
- SMALIM : Syndicat Mixte des Aéroports de Lille-Lesquin et de Merville

@805 - Dalle Thomas - Cappelle-en-Pévèle

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 16:16:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON à l'agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Nous subissons déjà beaucoup de nuisances, ce n'est pas la peine d'en rajouter de nouvelles.

Merci

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@806 - Frédéric - Tilloy-Lez-Marchiennes

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 17:01:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet d'un autre temps

Contribution :

Dans le contexte actuel où la conscience collective doit d'urgence prendre en compte la protection de l'environnement et la baisse des émissions de CO₂, il est incroyable et inadmissible qu'un tel projet puisse encore exister.

L'argent de ce projet doit servir à développer les transports alternatifs et plus écologiques en adéquation avec les citoyens et leur volonté.

Je ne parle même pas des problèmes sur la santé et de toutes les nuisances inhérentes à ce projet. Toutes les données sont connues.

Agir maintenant c'est préparer demain ! Pensons à nos enfants

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@807 - Domitille - Allennes-les-Marais

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 17:24:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Quelle absurdité

Contribution :

Bonjour.

Quel projet absurde est on sur le point d'imposer aux population...

Comment peut on justifier un tel projet, à la fois inutile et abusif ?

L'agrandissement me semble complètement injustifié. L'aéroport de Lille-Lesquin dessert déjà de nombreuses destinations en France et en Europe. Nos 2 gares également. Pour qu'elle population souhaite on agrandir ? Les parisiens ? Ils vont à l'aéroport CdG. Les belges ? Ils vont à Tournai ou Bruxelles. Pour les gens de la région, l'aéroport est largement suffisant.

Les populations des villes du sud de Lille ne souhaitent bien évidemment pas une augmentation du nombre d'avion. Je vous invite à passer une journée à Templemars pour jauger des nuisances déjà présentes. Un agrandissement ne ferait qu'augmenter le bruit et bien évidemment les embouteillages qui sont déjà conséquents sur l'A1.

D'un point de vue écologique, n'en parlons même pas. Le NPDC est la région la moins boisée de France, comment justifier une énième augmentation de la surface bétonnée. Les lillois ont besoin de parcs pour se sentir bien dans leur région plutôt que de les inciter à partir en week-end à bas prix à l'étranger.

Miser sur une amélioration des performances des avions ou sur un éventuel passage à l'hydrogène (de quelle origine provient cet hydrogène ? On s'est lavé les mains, "hydrogène" c'est le joker ultime) très bien. Mais si on augmente le nombre d'avion que gagne-t-on au final ? Rien de rien.

J'espère avoir été suffisamment concis mais néanmoins clair dans mes explications. Et pour conclure je souhaiterais que l'avis de la population soit réellement pris en compte. Les intérêts privés d'Eiffage (qui a déjà eu le même type de contrat partenariat public privé pour stade et pour l'extension de l'université à Roubaix) ne peuvent pas être pris en compte. Ne misons pas sur une augmentation (ponctuelle en grande partie pour la construction) du nombre d'emploi dans la région qui sera minime par rapport aux nuisances et surtout inutile dans un secteur déjà très dynamique.

Merci de votre lecture.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@808 - DAVOINE Aude - Gruson

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 17:25:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Décision du Conseil Municipal de Gruson

Contribution :

Veillez prendre connaissance de la délibération portant motion au projet de modernisation de l'Aéroport de Lille-Lesquin.

Pièce(s) jointe(s) :

Document : Délibération+portant+décision+suite+à+l'enquête+publique+sur+la+modernisatio (1).pdf, page 1 sur 16

Envoyé en préfecture le 11/02/2022
Reçu en préfecture le 11/02/2022
Affiché le 
ID : 050-215902750-20220201-DEL05_CM_010222-DE

DÉPARTEMENT DU NORD ARRONDISSEMENT DE LILLE CANTON DE TEMPLEUVE COMMUNE DE GRUSON	DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL SÉANCE DU 1^{er} FEVRIER 2022
--	--

Référence
2022/05
Objet de la délibération
Avis de la Commune sur la demande d'autorisation environnementale déposée dans le cadre du projet de modernisation de l'Aéroport Lille-Lesquin
Membres du Conseil Municipal
En exercice : 15 Présents : 13 Qui ont pris part au vote : 15
Date de la convocation
25 janvier 2022
Vote
A la majorité Pour : 14 Contre : 0 Abstention : 1

L'an deux mil vingt-deux, le premier du mois de février à dix-neuf heures, le Conseil Municipal, légalement convoqué s'est réuni exceptionnellement au sein de la salle polyvalente pendant le temps des travaux du Centre-ville et sans public afin de respecter les contraintes liées au risque COVID-19, sous la présidence de Monsieur Olivier TURPIN, Maire, suite à la convocation qui lui a été faite et dont un exemplaire a été affiché à la porte de la Mairie provisoire conformément à la Loi.

Présents : Olivier TURPIN, Maire – Mélanie DAZIN-DESLANDES, Thierry MASQUELIER, Hélène HEROGUER, Adjoint – Audrey VANHERSECKE, Thibault TISON, Jean-Claude HAUTCOEUR, Sabrina WATRELOT, Valère CARETTE, Hélène HAVRET, Aimé DUQUENNE, Isabelle DESCAMPS, Jacques DURIEU, Conseillers municipaux.

Excusés : Philippe SIMOENS, qui donne procuration à Hélène HEROGUER ; Alexia GAILLET, qui donne procuration à Mélanie DAZIN-DESLANDES

A été nommée secrétaire de séance : Mélanie DAZIN-DESLANDES.

DÉLIBÉRATION N°2022-05 – INTERCOMMUNALITÉ – PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROPORT LILLE-LESQUIN – ENQUÊTE PUBLIQUE – AVIS DE LA COMMUNE SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE.

Monsieur le Maire prend la parole :

« L'aéroport de Lille-Lesquin a vu sa fréquentation passer de un million à peu près à deux millions de passagers de 2009 à 2019, en dix ans. Dimensionné pour un trafic annuel de 1,5 millions de passagers, l'aéroport est proche de sa 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. Le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin répond à trois objectifs : - Adapter l'aéroport aux évolutions réglementaires. - Répondre aux augmentations prévisibles du trafic et proposer des destinations adaptées aux besoins des habitants de la Région. - Enfin, améliorer les conditions d'accueil des passagers pour accompagner le développement de la Région. Les travaux qui vont être réalisés : tout d'abord, il y aura - la démolition de la rampe et du parking couvert sur la façade côté ville, la réhabilitation de l'aérogare et son développement - les aménagements sur l'aire de mouvement des aéronefs qui comprend l'élargissement de la piste principale et des taxiways, l'ajout d'un taxiway pour la seconde piste et l'extension de l'aire de trafic B, c'est-à-dire le parking des avions – il y aura également 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 - il y aura également l'aménagement du parvis multimodal paysager pour améliorer l'accessibilité - l'aménagement des parkings véhicules - et enfin l'étude d'opportunités immobilières. L'ensemble des travaux de modernisation de l'aéroport envisagé, son coût global et le calendrier des opérations sont repris dans le schéma annexé que vous avez reçu avec la délibération. Le projet est aujourd'hui bien avancé. La société Aéroport de Lille SAS a déposé des dossiers de demande d'autorisation environnementale ainsi que des permis de construire. L'ensemble des documents a été transmis avec le présent projet de délibération (<https://www.registre-numerique.fr/modernisation-aeroport-lille/documents>).

Le conseil est donc aujourd'hui appelé à donner son avis sur la demande d'autorisation de modernisation de l'aéroport notamment au regard des incidences environnementales du projet qui pourraient impacter notre

Page 1 sur 15

Document : Délibération+portant+décision+suite+à+l'enquête+publique+sur+la+modernisation (1).pdf, page 2 sur 16

Envoyé en préfecture le 11/02/2022
Reçu en préfecture le 11/02/2022
Affiché le 
ID : 050-215902750-20220201-DEL05_CM_010222-DE

commune. Je ne sais pas si vous avez entendu, mais certains Conseils ont déjà délibéré. Nous l'avons vu dans la presse avec Bouvines, Forest-sur-Marque, Ronchin, Faches-Thumesnil. Beaucoup ont déjà délibéré. Cet aéroport n'est plus du tout sécurisé, donc des travaux sont nécessaires. On va donc moderniser cet aéroport, qui va forcément voir augmenter son nombre de passagers, ses nombres de vols. Je ne vais pas en dire plus, on est là pour débattre. Je ne sais pas ce que vous en pensez. Est-ce que quelqu'un veut réagir et commencer le débat ? ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« La première remarque que je ferai c'est que nous sommes actuellement et depuis quelques années dans un monde qui se pose des questions sur l'urgence climatique et finalement, on se retrouve ici, au Nord de la France, à cinquante minutes de Roissy et une heure de Zaventem en prenant le train, ils n'ont pas le TGV, pas encore, je l'ai fait pendant vingt-trois ans, et ça ne m'a jamais dérangé, et donc moi ce que je trouve aberrant, c'est que l'on parle d'extension. Quand on sait qu'un train pour une distance équivalente, entre un train et un avion, on a quasiment 40 à 80 % d'impact sur l'environnement, les gaz à effet de serre sont plus importants avec un avion. Quand on regarde l'étude, moi j'ai été assez surpris, c'est que l'on projette dans l'étude, aujourd'hui les flottes aériennes se changent au bout de vingt-cinq ans, on vient de passer deux ans où les compagnies aériennes mondiales ont soufferts et on a une hypothèse de changement d'avions à horizon 2035, de quinze ans, et quand on regarde l'instance qui a fait le contrôle, l'Autorité Environnementale dit que c'est complètement irréaliste. Tous les calculs financiers qui en découlent sont donc calculés sur ces bases-là. Je dirai donc que la première étape sur l'aspect climatique, est que l'on sous-évalue l'impact réel de l'accroissement des capacités annoncées sur l'aéroport. Ça sera mon premier commentaire. J'en aurai d'autres après ! ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Oui c'est vrai ! Et un autre sujet aussi : on est déjà saturé au niveau de l'A1, au niveau de la circulation. Cela ne va absolument rien arranger, et rien n'est fait pour améliorer ça ; c'est-à-dire que les réponses apportées sont : nous allons mettre plus de bus, des lignes de bus supplémentaires ; mais les bus sont sur l'autoroute, sur les routes, avec d'autres voitures, alors que l'on est déjà saturé. On nous parle d'aller vers le transport en commun, mais on va agrandir les parkings sur l'aéroport donc pour accueillir encore plus de voitures, pour moi c'est un non-sens. C'est aussi un autre argument ! ».

Monsieur DUQUENNE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Ils seront sur le parking et les gens seront dans l'avion, ils ne seront pas sur la route ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Oui mais pour y aller, ils vont bien devoir prendre la route ».

Monsieur DUQUENNE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Puisque c'est saturé un peu partout, chacun doit prendre sa part disons d'augmentation, tout d'abord de population, de circulation et de transports. Chacun doit prendre sa part, c'est tout ! Il ne faut pas jouer aux égoïstes non plus ! ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« D'accord, mais il faut adapter la situation. On ne peut pas agrandir un aéroport sans apporter des infrastructures nouvelles ».

Monsieur DUQUENNE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Qu'il y ait du parking pour mettre les voitures, pendant ce temps-là les voitures ne sont pas sur l'autoroute pour aller je ne sais pas où, au milieu de la France ou ailleurs, s'ils prennent l'avion ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Oui mais il y a des transports en commun Aimé pour ça ! Il y a le train : Lille-Paris et autres ».

Monsieur DURIEU, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Il me semblait que l'on avait acté le fait en France que les trajets en train de moins de trois heures devaient être privilégiés par rapport à l'avion ».

Envoyé en préfecture le 11/02/2022
Reçu en préfecture le 11/02/2022
Affiché le 
ID : 050-215902750-20220201-DEL05_CM_010222-DE

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Exactement ! ».

Monsieur DURIEU, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Et donc je ne vois pas pourquoi aujourd'hui on va augmenter les vols régionaux, alors que l'on a une belle gare TGV qui est peut-être pas bien placée mais on a une belle gare TGV ; et je ne vois pas pourquoi on va augmenter ça. Normalement, les vols régionaux devraient se réduire et ils se sont déjà réduits, mais je ne vois pas l'intérêt aujourd'hui d'augmenter ça ! Surtout que la deuxième piste ne sert à rien, ce n'est que pour les aéroclubs ; et c'est la 8/26 qui sert et elle est trop courte. Elle est mal desservie au bord ».

Monsieur DUQUENNE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Il y a quand même des aménagements à faire ; depuis que l'aéroport existe, on en a déjà fait. Je faisais partie du SMALIM ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Je voulais rebondir sur ce que tu as dit parce que j'ai repéré quelques chiffres justement sur le trafic et les déplacements. Il y a deux hypothèses. Sans programme immobilier, c'est 21% d'augmentation de trafic en 2039 ; avec le programme immobilier, c'est 76% ; donc il faut l'imaginer, sur la zone aéroportuaire et l'Autorité Environnementale estime que la part de 17% de transports en commun qui a été prévu dans l'étude par l'Aéroport de Lille est insuffisante par rapport à ce qu'il y a déjà ici. Donc c'est vraiment important ; c'est dire que le projet tel qu'il est fait aujourd'hui fait que l'on aura une situation encore plus engorgée au niveau du trafic routier. J'ai même vu aussi qu'il y avait le projet d'extension de la logistique à Seclin, de 23 000 mètres carré qui n'est pas pris en compte aussi dans cette hypothèse. Alors même si Seclin, on pourrait imaginer que ça générera peut être du transport vers le Sud, mais c'est quand même à proximité de l'aéroport ».

Madame WATRELOT, Conseillère Municipale, prend la parole :

« Et moi je pense aussi qu'avant de moderniser, il faudrait peut-être aussi penser au bus. Actuellement, à l'aéroport de Lesquin, pour rejoindre le centre de Lille, il y a un bus toutes les heures. Donc avant de penser à une modernisation de l'aéroport, je pense que l'on devrait penser déjà à développer les bus, les navettes vers le centre de Lille ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« En fait, j'aimerais réagir aussi, car j'ai assisté avec Monsieur le Maire aux différentes réunions du SIVOM. La question est simple. Etre contre la modernisation et la sécurisation de l'aéroport, c'est le condamner. Donc, est-ce qu'aujourd'hui, ici dans cette pièce, on est tous d'accord à la majorité pour dire qu'il faut fermer l'aéroport de Lesquin ? Parce que si l'on ne le sécurise pas, et qu'on ne le modernise pas, il ne peut plus fonctionner, il fonctionne par dérogation aujourd'hui des autorités européennes, et il faut absolument le sécuriser et le moderniser. L'aérogare va être revu, agrandi, il va aussi se mettre en conformité avec les événements sanitaires que l'on vient de vivre, au niveau des entrées et des sorties des voyageurs, et cætera. Mais on ne peut pas limiter le nombre de vols qu'il va y avoir une fois que l'on aura modernisé et sécurisé l'aéroport. On peut prendre quelques mesures pour diminuer les nuisances, l'une des mesures qui a été abordée par le SIVOM est d'interdire les vols de nuit entre 23h00 et 7h00 par un système de couvre-feu qui pourrait être pris par Monsieur le Préfet, c'est l'autorité du Préfet je pense, voire même du Ministre des Transports, et ça c'est une forte demande aujourd'hui, si on décide néanmoins de continuer l'aventure avec l'aéroport de Lesquin, si on décide de faire ces travaux de sécurisation - modernisation, et bien il faudra les accompagner d'un certain nombre de mesures pour diminuer les nuisances. Mais fondamentalement, il faut d'abord savoir que s'il y a sécurisation - modernisation, forcément l'outil, qui pourrait d'ailleurs être utilisé encore plus aujourd'hui qu'il ne l'est, va forcément développer le nombre de vols. Après effectivement, il y a dans l'air, je crois qu'il y a un candidat à la présidentielle qui dit qu'il faut interdire les vols pour tout ce qui n'est pas trois heures, Jacques, mais six heures. Donc toutes les destinations, et pas que les villes françaises, toutes les destinations accessibles en train en six heures ou moins, ne doivent plus être desservies par les avions. Ça c'est pareil ; aujourd'hui, c'est un vœu pieu. On peut le dire mais si les décisions qui sont prises, en résultat de l'enquête publique, ne sont pas actées par le Ministre des Transports, qui par Décret, va dire à l'aéroport de Lille, il n'y a pas de vols de nuit entre 23h00 et 7h00, et on interdit les vols à destination des villes qui

Page 3 sur 15

Envoyé en préfecture le 11/02/2022
Reçu en préfecture le 11/02/2022
Affiché le 
ID : 050-215902750-20220201-DEL05_CM_010222-DE

sont à moins de, alors aujourd'hui, c'est trois heures, on peut pousser le bouchon un petit peu, et bien il ne va rien se passer, parce qu'une fois que votre aéroport sera sécurisé - modernisé, on a beau voter contre ce qu'on appelle extension, pour moi extension ça veut dire travaux ; or, les seuls travaux d'extension qu'il y a vraiment, effectivement, on va prendre un peu plus de surface verte pour les travaux, ils concernent surtout les parkings voitures ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Dix hectares quand même ! ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Oui ! Alors ils ont des compensations ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Sur les nappes phréatiques, il y a de la craie. Ça veut dire que si un jour un avion se crash, pollution. Et c'est 40% de la réserve d'eau de la Métropole de Lille. Et il y a déjà eu un problème en 2019, avec Total. Quand on cherche les infos, il y a quand même des dangers qui existent. Je ne suis pas du tout contre la modernisation de l'aéroport s'il n'est plus aux normes ; surtout, il faut à la limite le mettre aux normes s'il y a des problématiques, des risques d'épanchement de kérosène et autres, il faut bien le sécuriser, ça c'est sûr. Mais aujourd'hui, pourquoi partir systématiquement sur des hypothèses de devoir doubler le trafic, et cætera ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Ça c'est la conséquence des travaux. L'outil le permettra ! ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Ça se fait naturellement cette augmentation ! Tu auras de nouvelles destinations qui vont amener des passagers, et tu auras, trois millions, presque quatre millions de passagers en 2039 ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Sur le même raisonnement de fonctionnement, c'est de dire il y a une Région, il y a plus de deux millions d'habitants si on prend la Belgique juste à côté, sur vingt kilomètres à la ronde, mais parce ce qu'on est toujours dans cette même logique aujourd'hui. En sachant qu'il y a deux gros aéroports qui sont quand même à des distances raisonnables avec des accès quand même, alors Zaventem c'est un peu plus compliqué, il n'y a pas de TGV qui arrive directement, mais Roissy, c'est à cinquante minutes de Lille, avec certes aussi des pistes qui sont saturées, certainement, mais on devrait commencer à raisonner plus largement que la Métropole ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Oui ça c'est sûr ! Ce qui aussi a été dit ; c'est qu'ils veulent développer le fret. Qui dit développer le fret, et bien ».

Monsieur DURIEU, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Ce sont des vols de nuit ! ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« C'est en vol de nuit, exactement ! Et Lesquin est le seul aéroport où il n'y a pas de couvre-feu. C'est le seul. Je rejoins un peu Thierry sur ce qu'il disait tout à l'heure, ne pas moderniser, c'est le fermer. Ça c'est sûr. Mais alors, il faut peut-être être pour la modernisation mais avec des restrictions. On est d'accord si, si, si et si. Le couvre-feu c'est une obligation. Ce qui va se passer, ils veulent effectivement à l'horizon 2039, une augmentation de 17% des vols. Il y aura donc augmentation des vols, et ce sera de plus gros avions forcément, s'ils veulent doubler le nombre de passagers avec 17% des vols en plus, forcément, ça sera de gros avions. Qui dit plus gros avions, dit plus bruyants, donc ça sera aussi un problème. Je pense que là il faudrait effectivement dire on est pour cette modernisation, enfin je ne sais pas, moi, l'avis c'est que l'on veut garder cet aéroport, je pense. Mais oui, il faut un couvre-feu. Aussi une chose, un avion qui n'est pas dans sa trajectoire, aujourd'hui, il ne peut pas être pénalisé, il ne peut pas être verbalisé. Rien n'est fait pour le verbaliser. Ça, il faut le mettre en place : une verbalisation, une obligation. Tu décolles trop vite, tu n'es pas dans la trajectoire, on verbalise et on paye. Il faut que les compagnies soient verbalisées. Il y a aussi un problème de piste. Dans le nouveau projet, les avions ne démarrent pas en début de piste. Ils démarrent trois ou quatre cent mètres après ».

Page 4 sur 15

Envoyé en préfecture le 11/02/2022
Reçu en préfecture le 11/02/2022
Affiché le 
ID : 050-215902750-20220201-DEL05_CM_010222-DE

Monsieur DURIEU, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Oui, à cause des taxiways ! ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« A cause des taxiways, oui. Ça c'est aussi une bêtise ! Si on les fait décoller du début de la piste, ils vont être plus haut plus vite, et donc il y aura moins de bruit. Pourquoi laisse-t-on décoller l'avion quatre cent mètres après et pas en début de piste ? Il y a donc des choses à revoir, il y a des choses à rectifier. On ne peut pas être d'accord avec le projet actuel dans ces termes-là. Il y a des choses à apporter. Je ne sais pas qui veut intervenir ? ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Sur l'histoire des pistes, des taxiways, il y a eu un article dans le journal dont je ne nommerai pas le nom, de la région, qui commence par un V ; un pilote, donc quelqu'un quand même qui est censé, puisque c'est un pilote de métier, qui dit qu'effectivement, ils perdent quatre-cent mètres. On voit bien sur la carte projetée que la piste n'est pas accessible jusqu'au bout ; et que si au lieu de moderniser les taxiways, on en ajoute un comme ils veulent le faire, il faut peut-être l'ajouter pour la deuxième ligne, mais ils pourraient aussi penser allonger le taxiway pour que les avions puissent décoller réellement du bout de la piste. (*Monsieur le Maire se lève afin de montrer sur le plan projeté le point de décollage*). Non de l'autre côté ! ».

Monsieur DURIEU, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Oui ils décollent face au vent de l'autre côté ! ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Et là, le taxiway ne permet pas d'aller au bout de la piste. Or, il faut savoir que s'ils gagnent quatre-cent mètres pour le décollage, ils vont donc pouvoir décoller plus vite ; s'ils décollent plus vite, ils peuvent monter plus vite et surtout si ceux sont des avions plus récents, dans quelques années, du coup ils sont plus vite haut, et sont donc moins bruyants, et il y aura donc moins de nuisances pour nos amis de Fretin et nos amis des autres communes qui sont plutôt dans la trajectoire de décollage. Mais je pense que la première décision qu'il faut que l'on prenne, sur laquelle il faut que l'on se positionne, c'est si nous voulons maintenir cet aéroport. A partir du moment où nous sommes tous d'accord pour le maintenir, après on peut discuter des mesures de compensation pour les nuisances. Il y a aussi autre chose sur lequel il faut se prononcer, c'est que la modernisation et la sécurisation de l'aéroport sont financées par une entreprise privée dans le cadre, je ne sais pas si c'est un partenariat public-privé, mais c'est dans le cadre d'un engagement avec Eiffage. Il est évident qu'Eiffage, pour financer les quinze millions d'euros qui correspondent à peu près à la sécurisation de l'aéroport, évidemment lui, il va avoir besoin de rentabiliser ce qu'il a investi. Donc forcément, on va avoir plus de vols, ou des vols différents de ce que nous avons aujourd'hui, donc des avions plus gros et des destinations et des lignes plus importantes, il faut le savoir. Par contre, si on refuse ces travaux, il y a deux solutions : ou bien, on va fermer l'aéroport parce que s'il n'est pas sécurisé, un moment donné on ne pourra plus continuer à l'exploiter, ça c'est une décision qu'il faut vraiment avoir en tête ; ou la deuxième solution, c'est de faire porter la sécurisation par l'Etat, par nous, par les deniers publics. Donc ça veut dire qu'il faut sortir quinze millions d'euros pour sécuriser l'aéroport et après il faut retrouver un exploitant qui accepte d'exploiter l'aéroport juste sécurisé sans modernisation de l'aérogare, et cætera, et cætera. Bref, ce sont des complications. Je pense qu'effectivement, pour le développement de la Métropole Européenne de Lille, et l'accessibilité, l'aéroport me paraît quand même ... Moi je ne suis pas trop pour mais de là à voter contre l'existence même de l'aéroport de Lesquin, par ce qu'en disant comme tu dis Valère, on peut aller à Charleroi, on peut aller à Zaventem, on peut aller à Roissy ; pour aller à Orly c'est plus compliqué ; il y a Beauvais aussi, mais c'est pareil, c'est plus compliqué pour y aller ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Oui, c'est pour ça que je ne les ai pas cités ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Donc première chose, si on est d'accord de maintenir un aéroport pour le développement de notre Métropole, phase deux, dans les travaux, il faut que des mesures de compensation pour diminuer les nuisances soient effectives et prises par Décret Ministériel pour qu'elles soient réellement respectées : interdiction des vols de nuit de 23h à

Page 5 sur 15

Envoyé en préfecture le 11/02/2022
Reçu en préfecture le 11/02/2022
Affiché le 
ID : 050-215902750-20220201-DEL05_CM_010222-DE

7h ; application des amendes, ça c'est aussi un gros souci ; c'est qu'ils s'en moquent un peu. Alors ce qui avait été proposé par le SIVOM, c'est d'appliquer une amende qui peut aller après récidive jusqu'à 40 000,00 euros par infraction, ce qui n'est quand même pas rien pour les compagnies aériennes, et qui sont dues à l'atterrissage parce qu'une fois que les avions ou les compagnies sont partis et n'ont pas payé l'amende, apparemment il y a des difficultés pour les récupérer après coup. Donc ça, ça pourrait être suivi, organisé par l'exploitant de l'aéroport et effectivement que les sanctions soient appliquées pour le non-respect des trajectoires, pour le non-respect des altitudes, parce qu'aujourd'hui, tous autour de cette table, je pense qu'il y avait Valère, mais il y en a d'autres, qui ont déjà fait des signalements à l'aéroport et vous faites un signalement, et puis vous êtes content d'avoir fait un signalement mais vous ne savez absolument pas s'ils ont fait quelque chose derrière, s'ils l'ont pris en compte, et cætera. On avait demandé au SIVOM que les anomalies ne soient plus en réponse à une demande mais que l'exploitant signale de lui-même en disant je diffuse les anomalies. Car eux le savent forcément, ils voient bien les trajectoires et à mon avis, ça doit venir d'eux, à signaler oui on a connaissance des anomalies, il y a eu cette anomalie-là, c'est ce pilote, cet avion-là, il a fait un écart, et que ça soit diffuser éventuellement au SIVOM, représentant de ceux qui suivent l'aéroport. Et ça c'est difficile à passer, car ils ne veulent pas se lancer là-dedans, il y a beaucoup d'erreurs de trajectoires, d'erreurs d'altitudes aujourd'hui, mais ils disent ben oui comme il y en a qu'un ou deux qui a râlé, on ne répond pas et il ne se passe rien. Ça c'est une chose sur laquelle il faut effectivement lutter ».

Madame VANHERSECKE, Conseillère Municipale, prend la parole :

« J'avais juste une petite question. Je voulais savoir dans quelle mesure notre avis va être pris en considération, et quel poids aura notre avis dans la procédure ? ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Alors, on fait partie du SIVOM. Il y a deux élus au SIVOM pour Gruson. Trente-trois communes font partie de ce SIVOM. Ce qui représente un certain poids. La dernière réunion, nous étions à peu près sur la même longueur d'ondes, c'est-à-dire que cette modernisation nous dérange, parce qu'elle va engendrer forcément un accroissement des vols, et des nuisances en général. Donc si tout le monde vote contre, il y aura un poids, c'est sûr. Tout seul, on ne fera rien. Le fait de dire oui nous ne sommes pas d'accord, eux ne sont pas d'accord, eux non plus, et finalement on voit que quasiment personne n'est d'accord avec cette modernisation de l'aéroport, donc oui tout seul on ne pourra pas, mais ensemble on sera fort ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Juste une réponse par rapport à ça, excuse-moi Olivier, mais il y a certaines communes qui ont voté pour la modernisation et contre l'extension ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Je vais y venir après ».

Monsieur DURIEU, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Moi je pense quand même qu'il faut regarder ce que les autres communes ont fait et je pense que là-dessus on doit avoir une attitude solidaire, c'est-à-dire de ne pas voter le projet en l'état et sans anticiper sur ce qui arrivera sur l'aéroport mais de le faire repenser différemment ; et je pense que pour moi, il faut être solidaire avec les décisions qui ont été prises par d'autres conseils municipaux ».

Monsieur DUQUENNE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Ben oui, c'est ça le sens ! ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Je partage tout à fait ton avis Jacques. Et c'est pour ça que j'allais vous prendre l'exemple de Bouvines, qui a délibéré la semaine dernière ; alors, ils ont délibéré pour la modernisation, c'est-à-dire la sécurité et la sûreté aériennes ».

Monsieur DUQUENNE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« C'est obligatoire ! ».

Envoyé en préfecture le 11/02/2022
Reçu en préfecture le 11/02/2022
Affiché le 
ID : 050-215902750-20220201-DEL05_CM_010222-DE

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Voilà c'est obligatoire, ça on est d'accord. Par contre, ils sont contre l'extension ; qui dit extension, dit plus de vols, et cætera. Donc, moi si vous voulez, si vous êtes tous d'accord avec ça on est pour la modernisation, on est d'accord, mais on est contre l'extension ».

Madame DAZIN-DESLANDES, Adjointe au Maire, reprend la parole :

« Avec la mise en place d'un couvre-feu, et cætera ! ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Moi je ne suis pas d'accord ! ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« J'avais encore une question. Parce qu'on parle un peu de tout mais quand on regarde le projet, on constate qu'il est dit qu'il y aura une augmentation des polluants en fait, car les avions c'est extrêmement polluant. Moi je trouve que ce qu'il manque justement dans ce style de projet, c'est que fait-on avec les compagnies aériennes, qu'est-on en droit de faire, car l'évolution technologique avec de nouveaux avions, on annonce ça pour les années 2035, mais aujourd'hui que pourrait-on demander à des compagnies aériennes ? Par exemple, est-ce qu'il est possible d'imposer des avions plus récents sur l'aéroport de Lille, donc qui sont moins polluants ; mais en sachant que quoi qu'il arrive, ça reste extrêmement polluant. Quand on voit les taux, 36% de plus de dioxyde de soufre à l'horizon 2050, 27% d'oxyde d'azote et heureusement, nous avons le vent d'ouest. Gruson est relativement protégé. Mais pensons à ceux qui sont côté Est, car avec les vents dominants, les avions dégagent des particules ; et il y a une étude qui dit que certaines particules fines ne sont pas du tout analysées mondialement et on sait que dans la Région de la Métropole, les taux préconisés polluants atmosphériques définis par l'OMS, c'est quand même l'Organisation Mondiale de la Santé, sont souvent dépassés dans la Région et on a un taux de décès lié à la pollution de 14% dans la Métropole. On part sur une hypothèse, donc il faut quand même qu'il y ait des logiques si on fait une extension, c'est pour le trafic, avoir des choses qui soient moins polluantes, avoir peut-être moins de trafic pour les bruits, car ça aussi c'est une pollution la nuit, donc il faut qu'il y ait des réflexions à ce niveau-là. Et ne pas dire oui on prend autant, finalement les compagnies aériennes sont tranquilles, elles ont leurs activités, elles gagnent leur vie ; de l'autre côté, l'Aéroport de Lille, dans toutes les hypothèses, il gagne sa vie, mais quand on voit les taux, ils ont fait des calculs économiques de l'impact sur le climat, c'est même aberrant les chiffres qui sont dégagés. En plus, l'hypothèse qui est prise est la meilleure. Et l'autre est quasiment le double si l'on prend la plus pessimiste au niveau de l'impact environnemental. Je ne sais pas si vous avez regardé un peu les tableaux, mais ils demandent à être regardés ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Alors une flotte est changée à peu près tous les vingt à vingt-cinq ans ; en sachant que la flotte qui va être modifiée va nous faire passer de petit porteur à gros porteur. Donc même s'ils sont moins polluants, je ne suis pas sûr que le résultat soit moins polluant que les plus petits. Et pareil, un gros porteur fait plus de bruit qu'un plus petit même s'il est récent. On ne me fera pas enlever cette idée. Ça sera forcément des nuisances en plus ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Alors, par rapport à ce que vous proposiez Monsieur le Maire, moi je ne suis pas d'accord avec le mot extension. Que l'on prenne des mesures et que l'on recommande de diminuer les nuisances, ok ; mais on ne peut pas, à partir du moment où on aura l'outil sécurisé et modernisé, on ne pourra pas demander de limiter le nombre de vols. On pourra faire des vols qui sont économiquement et écologiquement parlant justifiables parce qu'ils sont au-delà de six heures de train ou cinq heures de train, que ce sont des avions qui ne volent pas la nuit, ça on peut le faire, mais on ne pourra pas limiter le nombre ; vous l'avez dit vous-même Monsieur le Maire, naturellement la population augmente, naturellement il y a plus de voyageurs, donc on se cache un peu derrière son petit doigt de dire non à l'extension, ce n'est pas vrai ; et si on dit oui à la modernisation, et c'est ce que je vous dis depuis tout à l'heure, forcément, il y aura une augmentation du nombre de voyageurs et donc du nombre de vols ; on parle de 17% de vols supplémentaires. Après, on peut interdire aux avions de plus de, je ne sais pas, cinq ans, de voler, comme on le fait pour les voitures. On peut faire pareil, on peut interdire certains types d'avions ; on peut interdire les vols de nuit, mais on ne pourra pas globalement limiter le nombre de vols et d'avions donc si c'est le mot extension, c'est

Page 7 sur 15

Envoyé en préfecture le 11/02/2022
Reçu en préfecture le 11/02/2022
Affiché le 
ID : 050-215902750-20220201-DEL05_CM_010222-DE

extension du nombre de vols, ce n'est pas réalisable de voter contre une extension. Ce n'est pas possible, d'ailleurs au nom de la liberté d'entreprendre en France, on ne pourra pas limiter le développement des compagnies. Air France a déjà annoncé, j'ai vu dans le journal, qu'il augmentait son nombre de vols au départ de Lesquin, dès cet été. Donc, ils vont reprendre et ça va redémarrer. Par contre, il faut vraiment que l'on soit dans la diminution des nuisances et dans les mesures compensatrices et écologiques, comme tu viens de le dire Valère, par exemple, je dis interdire les avions de plus de cinq ans. Après, les mesures compensatrices également, et cela ne relève pas de l'aéroport, Sabrina tout à l'heure parlait des transports entre le centre-ville de Lille et Lesquin ; on peut regretter que le métro n'aille pas jusque-là, c'est un grand débat. On dit que c'est parce que la Maire de Lille à l'époque n'a pas voulu, je n'en sais rien. Mais, toujours est-il qu'il n'y a pas de tramway, il n'y a pas de métro ; on est d'ailleurs une des seuls dans ce cas. Quand vous allez à l'aéroport de Toulouse, vous sortez de l'aéroport, vous avez le tramway qui est là, vous prenez le tramway et hop, vous êtes en transport en commun dans le centre-ville. Nous sommes un des seuls à ne pas avoir de transport en commun propre pour aller au centre-ville de la grande ville à côté. Mais ces mesures-là ne relèvent pas forcément de l'autorité de l'Aéroport ; c'est une autre stratégie au niveau de la Métropole Européenne de Lille ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Je comprends Thierry, mais il faut bien quand même trouver des termes ; même si je te rejoins tout à fait sur l'extension. On ne pourra pas limiter. Si on accorde cette modernisation, forcément, il y aura les moyens et ça va se faire naturellement. Mais on peut, comme tu dis, avec le SIVOM, on y travaille dans les réunions tu le sais, on va faire une motion en y indiquant tous les sujets qui nous perturbent et dont il faudra faire très attention et pour lesquels nous ne sommes pas d'accord. Je pense qu'aujourd'hui, c'est quand même un message fort de dire que l'on est d'accord pour la modernisation mais non sur l'extension ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Mais je ne suis pas d'accord sur le mot extension, je m'excuse ! ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Alors, si vous avez un autre terme ! ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Moi je suis pour des mesures compensatrices pour diminuer les nuisances, mais pas le mot extension ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Alors, c'est très simple, qui est d'accord pour employer le mot extension ? Ou un autre terme ? Si nous sommes contre « l'extension » ».

Madame HEROGUER, Adjointe au Maire, prend la parole :

« Qui dit modernisation, dit forcément, vu les plans prévus, il y a bien extension. C'est un peu subtil cette notion. Ce n'est pas formellement une extension, mais c'est une modernisation qui implique une extension. On ne peut pas faire l'un sans l'autre, c'est difficile de dire ok on modernise, mais vous enlevez la partie qui rallonge l'aérogare, je ne parle pas de l'extension des pistes ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Là, tu es en train de me dire qu'il faut que l'on vote contre carrément, c'est à dire la fermeture de Lesquin ? ».

Madame HEROGUER, Adjointe au Maire, reprend la parole :

« Non ! Loin de moi cette idée ».

Monsieur DURIEU, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Non pas nécessairement ! ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Comment pourrait-on le nommer alors ? ».

Envoyé en préfecture le 11/02/2022
Reçu en préfecture le 11/02/2022
Affiché le 
ID : 050-215902750-20220201-DEL05_CM_010222-DE

Madame HEROQUER, Adjointe au Maire, reprend la parole :

« C'est bien la question. Quel pouvoir on a ? Est ce qu'ils peuvent revoir les projets comme on l'entend nous, c'est-à-dire à minima ? Mais bon vu comme il est présenté... »

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Mais sans toucher au projet global de travaux proprement dit, à part les taxiways, il y a un problème sur les taxiways, sans toucher à leur projet, il faut des mesures compensatoires pour diminuer les nuisances. Et c'est ça que je voudrai que l'on débatta ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Ce que l'on peut faire, c'est voter pour la sécurisation uniquement ; la mise aux normes et la sécurisation. Et on ne va pas plus loin ».

Monsieur DUQUENNE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« C'est sûr que la sécurisation va apporter nécessité d'extension, ça c'est sûr, par rapport à l'existant ! ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Oui, mais que mettre comme terme alors ? ».

Monsieur DURIEU, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Il faut changer la délibération alors ? ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Le débat fait que l'on change la délibération, ce n'est pas un problème. A ce moment-là, on dit que l'on est pour cette sécurisation et c'est tout ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« On peut peut-être parler des nuisances non ? Des mesures compensatrices aussi non ? On peut peut-être voter pour les mesures compensatrices ? Par exemple, est-ce que le Conseil est pour ou contre la mise en œuvre d'un couvre-feu pour interdire les vols de 23h à 7h ? ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Ce n'est pas 7h, c'est 5h, 23h à 5h ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Ah pardon ! ».

Madame DAZIN-DESLANDES, Adjointe au Maire, reprend la parole :

« Les vols existants déjà ! ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« C'est 23h - 5h ? Ce n'est pas assez ! Il faut au moins 7h ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Non, normalement il n'y a pas de couvre-feu ».

Madame DAZIN-DESLANDES, Adjointe au Maire, reprend la parole :

« Mais si on est contre l'extension, on vise les vols existants, puisqu'on ne veut pas qu'il y ait plus de vols ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Oui mais tu ne peux pas dire ça ! ».

Madame DAZIN-DESLANDES, Adjointe au Maire, reprend la parole :

« Mais si on est pour la modernisation mais pas pour l'extension, on peut déjà voter pour la mise en place d'un couvre-feu pour les vols existants ! ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Dans cette délibération, on met bien pour la sécurisation, on veut absolument l'instauration d'un couvre-feu, que veut-on d'autres aussi ? ».

Page 9 sur 15

Envoyé en préfecture le 11/02/2022
Reçu en préfecture le 11/02/2022
Affiché le 
ID : 050-215902750-20220201-DEL05_CM_010222-DE

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :
« De 7h ».

Monsieur le Maire reprend la parole :
« Un couvre-feu de 7h, c'est trop tard ».

Madame DAZIN-DESLANDES, Adjointe au Maire, reprend la parole :
« Les amendes pour les compagnies qui ne respectent pas ».

Madame WATRELOT, Conseillère Municipale, reprend la parole :
« Une verbalisation ! ».

Madame HEROGUER, Adjointe au Maire, reprend la parole :
« 23h-6h ! ».

Monsieur le Maire reprend la parole :
« D'accord, c'était 23h - 6h au SIVOM ».

Madame DAZIN-DESLANDES, Adjointe au Maire, reprend la parole :
« Les amendes pour les compagnies qui ne respectent pas les trajectoires ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :
« Pour l'exploitant, c'est une véritable contrainte forte. Comme le disait Monsieur le Maire, ils veulent développer le fret, et ça c'est vraiment une contrainte pour eux. Il faut bien le savoir. Mais la contrainte aussi pour nous, des habitants autour, il faut bien qu'ils la prennent aussi en compte et qu'ils la respectent ».

Monsieur DURIEU, Conseiller Municipal, reprend la parole :
« S'ils développent le fret, le fret c'est la nuit ! ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :
« Mais c'est leur problème Jacques ».

Monsieur le Maire reprend la parole :
« Oui, ce n'est pas possible ! Je pense qu'il faut aussi insister sur l'instauration d'amendes. Quand effectivement les trajectoires ne sont pas respectées, ou les hauteurs ne sont pas respectées, il faut que des amendes soient appliquées. Elles ne le sont pas aujourd'hui. Ça c'est aussi un argument fort. Est-ce que vous en voyez d'autres ? ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :
« Trouver des solutions avec les compagnies aériennes sur le type d'avion qui atterrit et qui décolle de l'aéroport au niveau de la pollution. Parce qu'aujourd'hui, on ne va pas savoir réduire la pollution des avions, tant qu'il n'y a pas de changement de technologie, même s'il y en a qui sont moins polluants que d'autres. Mais c'est aujourd'hui imposer des règles à cet aéroport pour dire les avions plus vieux de dix ans ou faire en sorte que les avions trop polluants et bruyants ne viennent pas. Parce qu'il y a bien deux pollutions ».

Monsieur le Maire reprend la parole :
« Donc réduire la pollution atmosphérique et sonore ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :
« Donc interdire les avions de plus de ? Alors là par contre, je n'ai pas la compétence ! ».

Madame WATRELOT, Conseillère Municipale, prend la parole :
« Donc on risque de limiter le low cost en faisant ça ! ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :
« Il faut que l'on soit innovant dans ce domaine-là si l'on veut réduire aussi la pollution à un moment donné. Qu'elle soit sonore ou atmosphérique. Je pense que c'est un moyen de pousser aussi les compagnies à investir dans des avions plus modernes ».

Page 10 sur 15

Envoyé en préfecture le 11/02/2022
Reçu en préfecture le 11/02/2022
Affiché le 
ID : 050-215902750-20220201-DEL05_CM_010222-DE

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« C'est exactement le même raisonnement qu'à Madame Martine Aubry sur le centre-ville de Lille. C'est exactement la même chose avec les voitures diesel. Elle interdit aux voitures diesel, comme ils le font à Gand, comme ils le font à Bruxelles, aux voitures polluantes qui ont la vignette Crit'Air je ne sais pas combien, qui ne peuvent pas rentrer dans Lille. Et bien là, on dit l'aéroport de Lesquin n'est pas accessible aux avions qui ont plus de ... Alors là, je ne sais pas ! ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Dix ans, quinze ans ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Alors je rajouterais, car tu me donnes un bon exemple, tous les camions sont supposés ne pas passer par Lille ; ils sont soi-disant pénalisable et ils passent toujours. Ils traversent, ils vont à Gand et continuent. Donc ça veut dire que si l'on demande des mesures comme ça, il faut qu'il y ait des règles qui soient passibles d'amendes ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Il faut un Décret Ministériel pour application par l'autorité compétente ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Il faut un Décret oui ! ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Mais l'objectif, ce n'est pas d'avoir des amendes ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Non c'est de réduire la pollution ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Il ne faut pas aussi renverser le système. Parce que dire on paye... Il faut dissuader ou alors il faut décider d'y aller très très fort ».

Madame WATRELOT, Conseillère Municipale, reprend la parole :

« Mais en contrepartie, on aura moins de low cost sur Lesquin, donc il faut aussi voir ça ! ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Je vous rappelle, dans les histoires de pollution des tankers, ils ont obligé les double-coques à tous les tankers afin de bloquer, même si ça arrive encore, les accidents ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Oui, beaucoup de compagnies font du low cost ».

Madame WATRELOT, Conseillère Municipale, reprend la parole :

« Parce que les compagnies low cost ont de vieux avions ! Donc ça veut dire qu'on aura moins d'avions, moins de compagnies low cost ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Oui bien sûr, il y aura moins d'avions, mais il faut savoir ce que l'on veut, on ne peut pas tout avoir ! ».

Madame WATRELOT, Conseillère Municipale, reprend la parole :

« Oui, mais il y a des gens qui ne voyagent qu'avec du low cost ! ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Après il y a la question des transports ».

Monsieur DURIEU, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« De toute façon, il n'y a plus rien d'autre que du low cost ! ».

Madame WATRELOT, Conseillère Municipale, reprend la parole :

« Non il y a encore Air France quand même ! ».

Page 11 sur 15

Envoyé en préfecture le 11/02/2022
Reçu en préfecture le 11/02/2022
Affiché le 
ID : 050-215902750-20220201-DEL05_CM_010222-DE

Monsieur DURIEU, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Oui il y a encore Air France mais pas sur des vols régionaux ! ».

Monsieur HAUTCOEUR, Conseiller Municipal, prend la parole :

« Ce ne sont pas les compagnies low cost qui investissent le moins ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Alors, l'autre mesure compensatoire, c'est l'histoire technique de l'allongement des taxiways pour utilisation totale de la piste et un décollage plus rapide pour monter plus vite ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Ça c'est très important ! Que les avions effectivement décollent bien du début de piste mais pas quatre-cent mètres après ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Prolongation des taxiways et non pas seulement élargissement ! ».

Monsieur DURIEU, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Oui il décolle au bord de la route de Sainghin ! ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Est-ce que vous voyez d'autres choses à ajouter ? ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Les transports en commun car aujourd'hui en l'état ça ne sert à rien ».

Madame WATRELOT, Conseillère Municipale, reprend la parole :

« Oui, ça ne sert à rien de moderniser si on ne fait rien pour les transports en commun ! ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Il faut qu'il développe une dynamique différente, ça peut être je ne sais pas, comme on le disait, le métro, il faut qu'il aille jusqu'à Lesquin. Il est juste derrière. Le TGV peut peut-être s'arrêter au niveau de l'aéroport de Lesquin. Ça faciliterait aussi d'autres transports ».

Madame WATRELOT, Conseillère Municipale, reprend la parole :

« Avant de parler de toute chose, je pense que c'est le premier critère. Si on ne rend pas plus attractif cet aéroport, à quoi ça sert de le moderniser et de faire de l'extension ! ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Et puis si ça devient de plus en plus chargé en voitures et autres, le prix des terrains, et cætera, va diminuer, dans quelques années. Ben oui, pollution, bruit ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Oui, et comme tu disais tout à l'heure, il ne faut pas oublier la nappe phréatique. On commence déjà à être en pénurie d'eau, si en plus on a une catastrophe de ce type... ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Donc sur le transport, il faut qu'il y ait quelque chose de fait. Chaque fois que vous agrandissez une route, il y a de plus en plus de monde dessus. Donc ce n'est pas parce qu'on va mettre une voie de plus à l'entrée de ville. Rappelez-vous les vingt dernières années, on a instauré une quatre voies, et c'est toujours saturé ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Alors Sabrina tu disais si on interdit aux avions de plus de je ne sais pas combien d'années, cinq, dix ans, je ne connais pas bien, on aura plus de low cost, mais il faut savoir ce que l'on veut. A charge pour les low cost de s'équiper d'avions plus récents, mais ».

Monsieur HAUTCOEUR, Conseiller Municipal, prend la parole :

« Ce sont les compagnies low cost qui ont les avions les plus modernes car ils renouvellent leur flotte plus souvent ».

Page 12 sur 15

Envoyé en préfecture le 11/02/2022
Reçu en préfecture le 11/02/2022
Affiché le 
ID : 050-215902750-20220201-DEL05_CM_010222-DE

Monsieur DURIEU, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Ils consomment beaucoup moins qu'avant et renouvellent plus souvent ! ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Ah et bien il n'y a plus de problème ! ».

Madame WATRELOT, Conseillère Municipale, reprend la parole :

« Donc c'est bon alors ! ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Est-ce que vous voyez d'autres choses à ajouter ? ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Je sais que le sujet immobilier avait été un peu mis de côté ; je ne sais plus très bien. Est-ce que c'est une compensation qu'il faut demander également, qu'ils le remettent au goût du jour avec les évolutions du travail qu'il y a avec la pandémie et que l'on voit les modifications, avec le télétravail qui s'est développé, il y a déjà beaucoup de bureaux qui sont vides sur Lille et qui cherchent preneurs. Il y a des projets qui n'ont pas pu être arrêtés, qui vont se construire, et qui proposent encore des surfaces de bureaux, est-ce qu'il faut quand même y aller ? Souvent, à côté des aéroports, vous avez des immeubles de bureaux, est-ce qu'il faut quand même aller jusque-là, moi je pense qu'il faut un complément d'analyse du besoin sur la Métropole avant de lancer quoi que ce soit sur ce projet immobilier complémentaire de l'aéroport, parce que d'abord ça amène du trafic, c'est toi qui l'a dit tout à l'heure je crois ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Oui, il y aurait 76% de trafic en plus sur l'aéroport, s'ils investissent dans ce qui n'a pas été prévu pour l'instant ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Il y a la zone de la Haute-Borne qui n'est quand même pas très très loin et qui je ne suis pas certain qu'elle soit complètement saturée, enfin qu'elle soit complètement pleine. Donc est-ce qu'il y a encore une utilité à ce développement immobilier complémentaire qui est une source de revenus également pour Eiffage mais qui n'est pas forcément indispensable dans le but d'évolution qu'il y a aujourd'hui ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Et logements et bureaux ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Il y a des logements aussi ? ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Je pense, non ? ».

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Là, il faut que le transport suive ! ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« Je ne sais pas. Un hôtel oui, mais des bureaux, je ne sais pas ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Je ne sais pas si vous voyez d'autres choses ? On a déjà bien fait le tour. On aura tout dans le compte-rendu, on pourra faire une analyse la prochaine fois, voir si nous n'avons rien oublié, mais je pense qu'on va en rester là ».

Monsieur MASQUELIER, Adjoint au Maire, reprend la parole :

« C'est diffusé dans le cadre de l'enquête publique ça ? Le compte-rendu du Conseil ? On l'envoie à la Préfecture et il fait partie de l'enquête publique ? ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Oui. Donc je ne pense pas que l'on va passer au vote ? On est bien tous d'accord là-dessus. On mettra effectivement toutes ces réserves ».

Page 13 sur 15

Envoyé en préfecture le 11/02/2022
Reçu en préfecture le 11/02/2022
Affiché le 
ID : 050-215902750-20220201-DEL05_CM_010222-DE

Monsieur CARETTE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Pourquoi on ne peut pas faire un vote ? On vote ce que l'on a décidé de faire ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Je pense qu'on est tous d'accord ».

Monsieur DURIEU, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Oui mais le texte n'est pas rédigé ! ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Alors, dans ce cas, on vote en disant qu'on est tous pour la modernisation, contre l'extension et en mettant tous les points que l'on vient d'évoquer ».

Madame DESCAMPS, Conseillère Municipale, prend la parole :

« Là on vote pour une modernisation ! ».

Monsieur DUQUENNE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Mais qu'est-ce qu'on va marquer dedans ? ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Et bien on est en train de l'écrire là. La délibération que vous avez eue est un projet. Le Conseil d'aujourd'hui modifie ce projet ».

Monsieur DURIEU, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Il faut revoir la délibération ! ».

Monsieur DUQUENNE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« On n'a pas de délibération et il y a deux fois le mot modernisation ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Aimé c'est un projet. Aujourd'hui, on est tous d'accord pour la modernisation, en mettant que l'on est contre l'extension, avec ce qu'on vient d'évoquer comme le couvre-feu et cætera. Est-ce qu'on est d'accord tous là-dessus ? Oui ? ».

Madame DAZIN-DESLANDES, Adjointe au Maire, reprend la parole :

« On est d'accord pour une sécurisation ! ».

Monsieur DURIEU, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Donc on reporte la délibération à plus tard ! ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Non, on va voter pour ça ».

Monsieur DUQUENNE, Conseiller Municipal, reprend la parole :

« Oui mais il y a le mot modernisation ».

Madame DAVOINE, Secrétaire de Mairie, prend la parole :

« Le mot modernisation est le mot employé dans l'enquête publique ; vous n'allez pas changer le titre de l'enquête publique. Donc le titre de la délibération ne doit pas être changé, c'est bien le contenu de la délibération qu'il faut acter aujourd'hui ! ».

Monsieur le Maire reprend la parole :

« Oui, c'est pour ça que l'on va prendre en compte tout ce que nous avons dit aujourd'hui, c'est-à-dire pour la modernisation, contre l'extension, l'instauration d'un couvre-feu, la mise en place d'amendes, la réduction de la pollution. Est-ce qu'on est d'accord sur tous ces points ? On vote là-dessus ? On vote cette motion-là ? Très bien, donc qui s'abstient ? **(1 main levée : Thierry MASQUELIER)**. Qui est contre ? **(Personne)**. Qui est pour ? **(12 mains levées et deux pouvoirs « pour »)**. Merci.


Envoyé en préfecture le 11/02/2022
Reçu en préfecture le 11/02/2022
Affiché le 
ID : 050-215902750-20220201-DEL05_CM_010222-DE

Le Conseil Municipal, après clôture des débats, **décide** par : **14** voix pour – **0** voix contre – **1** abstention (Thierry MASQUELIER) :

- **D'approuver** la modernisation de l'Aéroport de Lille-Lesquin.
- **De s'opposer** à l'extension de l'Aéroport de Lille-Lesquin.
- **De limiter** la pollution atmosphérique et sonore induites par le fonctionnement de l'aéroport.
- **De lancer** une étude transports sur l'ensemble de la Métropole.
- **De lancer** une étude immobilière pour confirmer la pertinence de la création d'immeubles de bureaux.
- **De revoir** le fonctionnement des taxiways afin de permettre aux avions de décoller en début de piste et non plus quatre-cent mètres après.
- **D'imposer** les principes :
 - d'un couvre-feu de 23h00 à 6h00
 - d'amendes pour toutes infractions constatées en termes d'erreurs de trajectoires, d'altitudes, de non-respect du couvre-feu
 - d'une interdiction d'atterrissage et de décollage pour tous les avions de plus de dix ans.
- **De transmettre** au SIVOM la présente délibération pour prise en compte dans le cadre de l'Enquête Publique.

Ainsi fait et délibéré en séance publique, les an, mois et jour susdits. Pour copie conforme,

Le Maire
Olivier TURPIN



Export généré le 01/03/2022 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, par email entre le 10/01/2022 et le 01/03/2022

Envoyé en préfecture le 11/02/2022
Reçu en préfecture le 11/02/2022
Affiché le 
ID : 059-215902750-20220201-DEL05_CM_010222-DE

@809 - Maurice - Seclin

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 17:34:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :projet de modernisation de l'aéroport de lille lesquin

Page 1263 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

non à l'agrandissement ,trop de nuisance phonique ,et bien trop de pollution, nous sommes déjà bien trop ennuyé par le bruit incessant des avions qui survolent à basse altitude notre habitation aussi bien au décollage qu'a l'atterrissage. les compagnies aériennes ne respectent rien , vols de nuit ,avions très bruyants. Donc non merci pour l'agrandissement .

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@810 - Arnaud - Seclin

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 18:18:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : trop de nuisances dans le centre de seclin

Contribution :

Stop à plus de nuisances. Quand il fait beau du printemps à l'automne nous avons systématiquement les avions qui atterrissent au dessus du centre ville de seclin.

Et là, aucune alternative de trajectoire. Donc dès qu'il fait beau c'est déjà un balai incessant d'avions qui nous empêche de profiter de notre jardin surtout à l'heure des repas...

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@811 - Turrell née Jones sylvia - Sainghin-en-Mélantois

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 18:20:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Mon opinion sur l'extension de l'aéroport de lesquin

Contribution :

Etant habitant de Sainghin en Mélanois depuis 1982, je suis une des propriétaires "survolées" Et déjà les matins et les soirées je suis déjà très survolée. L'augmentation du Traffic depuis les 30 dernières années est dramatique et déplorable. Que ça soit du point de vu de la pollution sonore ou pollution de l'environnement, c'est déplorable! Et ça ne devrait pas s'empirer de plus!

Dans un temps où on dit que l'on devrait remplacer les vols d'avion par des déplacements en train, que pour une question de l'Energie et de pollution utiliser l'avion moins et utiliser les trains quand possible, COMMENT PEUT ON même CONSIDERER une extension de l'aéroport!!

Ainsi, je suis totalement contre l'extension de l'aéroport de Lesquin!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E812 - Jacques Duret

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 18:24:10

Lieu de dépôt : Par email

Objet : commission d'enquête sur l'extension de l'aéroport de Lille

Contribution :

Monsieur LEBON , président de la commission d'enquête,A l'heure où le monde et la société globalement prend conscience de l'urgence climatique et que la France s'engage dans des promesses de réduction des gaz à effet de serre, vouloir doubler la capacité d'accueil de l'aéroport régional de la métropole de lilloise semble ne pas avoir de sens. Cela apparait comme le projet d'un autre temps, des décennies antérieures.Qu'il y ait une mise aux normes de sécurité de l'aérogare existant est probablement nécessaire si l'analyse des experts de la sécurité aérienne l'exige. Améliorer l'accueil des passagers en y facilitant les accès est sans aucun doute indispensable tout en augmentant la fréquences des navettes pour les relier au centre ville et gares, est une évidence, par exemple en créant un axe routier ou ferroviaire prioritaire ou en prolongeant le métro des 4 cantons jusqu'à l'aérogare, voire jusqu'à Lesquin centre. Cela réduirait les coûts d'accès actuellement prohibitifs.L'extension d'un espace de stationnement n'a pas de justification dans une époque où l'ensemble des responsables de l'urbanisme des grandes villes font tous la démarche inverse. Ces parkings supplémentaires (voitures, aériens, stockages) ne vont qu'accroître la circulation autour de la métropole lilloise déjà très surchargée et soumise de plus en plus souvent à des réductions de vitesses en fonction de la qualité atmosphérique de la métropole. Par ailleurs, l'augmentation de ces surfaces bétonnées stériles vont capter davantage d'eaux de pluie qui emmèneront dans leur ruissellement une quantité non négligeable de produits polluants laissés et apportés par l'ensemble des véhicules routiers et aériens en stationnement. Ces écoulement d'eaux usées iront probablement surcharger les réseaux d'évacuation existants et pourront éventuellement avoir un impact sur des effets d'inondations des zones urbaines proches(phénomènes constatés dans diverses région ces dernières années) sans omettre la pollution plus ou moins à long terme des nappes phréatiques du secteur.Par ailleurs , les budgets évoqués sont démesurés pour une simple mise aux normes des bâtiments existants et se basent sur une hypothétique augmentation d'activités. Une fois de plus, les investigateurs et promoteurs de ce projet fabulent sur des perspectives d'idées calquées sur des années antérieures. Les études d'aujourd'hui révèlent la réduction des déplacements d'affaires pour privilégier les transmissions par vidéo ou autres techniques de communication rapide. En ce qui concerne les déplacements liés aux vacances, cela reste très saisonnier et ne doublera pas le trafic actuel. Il reste aléatoire.Doubler l'activité de l'aéroport de Lesquin, c'est entrainer des dépenses pharaoniques dans un fonctionnement probablement à perte qui nécessitera ,comme dans les années précédentes et dans d'autres régions, des déficits qui conduiront à des appels à soutien et à l'aide financière des collectivités de tutelles régionales et/ou d'état pour maintenir la structure aéroportuaire ou peut-être éventuellement conduire à une vente de l'ensemble à des spéculateurs étrangers (exemple aéroport de Toulouse) .Ouvrir plus d'accès aux compagnies low-cost , qui bradent les transports, se moquent ou négligent la sécurité et le respect de conventions collectives des pays escales, ne profite qu'à une population en transit, est sans grand intérêt pour l'environnement économique du secteur. Ce sont là des profits à courts termes peu rentables pour la structure aéroportuaire.Augmenter ce trafic aérien, c'est entrainer un territoire et ses habitants dans une aventure financière incertaine et contribuer à la pollution urbaine déjà importante sur le plan de la qualité de l'air de la métropole lilloise ainsi que sur le plan sonore et environnemental par la fréquence des survols, des décollages et des atterrissages d'avions plus importants et de plus grande capacité.L'augmentation du fret aérien apporte par expérience très peu d'emplois mais par contre, nécessite des surfaces de stockage importantes et entraine par la force des choses un trafic routier

Page 1265 / 1766.

conséquent sur les axes routiers actuellement déjà saturés sur l'ensemble de la métropole lilloise. C'est pour l'ensemble de ces raisons que je souhaite attirer votre attention Monsieur le Commissaire Enquêteur et que je souhaite m'opposer en qualité de citoyen et de contribuable à cette nouvelle gabegie financière au profit de quelques entreprises et de promoteurs spéculateurs aux dépens de notre environnement et de notre qualité de vie. Je sais compter sur votre impartialité pour transmettre ce message de réserve vis-à-vis de ce projet aux autorités compétentes. Dans l'hypothèse regrettable où ce projet d'extension serait poursuivi, j'espère que des mesures contraignantes seront imposées sur les fréquences et les plages horaires d'activités. Je vous prie, Monsieur le Commissaire Enquêteur, d'agréer l'expression mes respectueuses salutations. Jacques Duret Envoyé à partir de Courrier pour Windows

icon-enveloppe-tick-round-orange-animated-no-repeat-v1.gif Garanti sans virus. www.avast.com
#DAB4FAD8-2DD7-40BB-A1B8-4E2AA1F9FDF2

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@813 - Naziha - Lille

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 18:51:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aggrandissement aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Le projet d'agrandissement de l'aéroport de Lesquin est un non-sens. Sa réalisation constituerait un danger pour l'environnement, la santé et le bien-être des êtres vivants.

Densification urbaine, émission de particules fines, circulation automobile saturée, pics de chaleur de plus en plus répétés... la métropole lilloise fait partie des zones les plus polluées de France. En terme d'impact environnemental, les projections réalisées par les tenants du projet sont largement minimisées. L'agrandissement de l'aéroport entrainerait plus de pollution, plus de nuisances sonores dans un environnement déjà dégradé par l'activité humaine et l'artificialisation des terres.

Par ailleurs, les arguments économiques en faveur de ce projet ne sont pas fondés.

L'agrandissement devrait permettre de renforcer l'attractivité de la métropole en accueillant plus de passagers et notamment des "hommes d'affaires", nous dit-on. Mais, dans un contexte incertain lié à la pandémie, les projections en terme de retombées financières sont surestimées et ce, de manière grossière.

Inutile, coûteux, absurde, dangereux, le projet d'agrandissement de l'aéroport de Lesquin ne doit donc pas voir le jour.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@814 - Tacquet Baptiste - Gruson

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 19:59:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis négatif concernant l'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

L'agrandissement de l'aéroport concentre de nombreuses menaces sur l'environnement et la santé publique de la MEL. Le projet est également incohérent au niveau économique.

Ma contribution est disponible en PDF.

Pièce(s) jointe(s) :

Document : Avis ADL - Consultation publique.pdf, page 1 sur 2

QUI JE SUIS



Baptiste TACQUET

20 ans

Etudiant à l'EDHEC / Président de DATAACK. / Secrétaire d'HEqualiSHE / Secrétaire de Culture(s) à Gruson

Je suis en ce moment étudiant en commerce à l'EDHEC et ce semestre je suis en échange à la Pace Université de New York. Je suis également engagé dans plusieurs associations et au sein de ma commune via le conseil municipal des jeunes où j'ai la chance d'encadrer des enfants et des ados très motivés.

L'aéroport de Lille-Lesquin a une signification assez forte pour moi car petit je prenais l'avion chaque été pour rejoindre mes grands-parents près de Nice. J'y ai de très bons souvenirs et je reconnais que c'est une chance d'avoir de tels infrastructures dans la métropole. Seulement depuis plusieurs années j'ai arrêté de prendre l'avion lorsque je voyage en France. L'hexagone possède un excellent réseaux TGV, autant en profité d'autant plus que celui-ci pollue **80 fois moins que l'avion**.

L'environnement est pour moi une très grande préoccupation et certainement le plus grand défi de notre civilisation. Apprendre à faire vivre, à terme, 10 milliards de personnes sur terre en ayant des écosystèmes équilibrés passe de facto par repenser nos façons de vivre au quotidien, et nous oblige à penser chaque nouveau projet sous le prisme du développement durable.

CE QUE JE PENSE DU PORJET EN 5 MOTS

1. Dangereux
2. Inadapté
3. Climaticides
4. Irréfléchi
5. Incohérent

MON AVIS SUR LE PROJET

Le projet d'agrandissement de l'aéroport est en désaccord total avec l'agenda écologique et économique que nous devons suivre dès à présent.

En effet, le secteur aérien est un des principaux contributeurs aux émissions de GES en France. Les zones aéroportuaires viennent également dégrader la qualité de l'air, nuire à la biodiversité, augmenter l'artificialisation des sols et dans le cas de l'aéroport de Lille (ADL) mettre en danger les réserves d'eau de la Craie (représentant 40% des réserves d'eau potable de la MEL).

De plus le résonnement économique est basé sur des estimations d'affluence ne prenant pas en compte les nouvelles tendances de consommation, plus sobres, plus responsable. Le projet ne prend pas non plus en compte l'apparition de nouvelles législations environnementales tel que l'obligation de compensation carbone pour les vols en France (compenser 50 % dès janvier 2022, puis 70 % en 2023 et enfin 100 % en 2024). De nouvelles lois concernant la fiscalité du kérosène et l'interdiction des liaisons aériennes ayant une alternative

en train de moins de 4h pourraient arriver dans les prochaines années. Il est important de rappeler que la ligne Lille-Lyon constituant 1/3 du trafic de l'ADL serait directement concernée. Je pense personnellement que le développement du réseau LGV conduira à la suppression total du trafic aérien intérieur en France métropolitaine d'ici à 2050.

Le développement du TGV et des trains de nuit aujourd'hui, de l'Hyperloop demain, continueront à rapprocher Lille des villes françaises et des capitales européennes. D'autant plus que le TGV à Lille ce n'est pas qu'un projet mais bien une réalité depuis des années maintenant. Depuis Lille on peut aller en TGV à Paris, Bruxelles, Londres, Strasbourg, Lyon, Marseille, Bordeaux, Rennes, Marseille, Poitiers, Avignon, Nancy... et bientôt, Turin, Toulouse, Perpignan, Chambéry, Barcelone ou Madrid.

Il ne faut pas non plus oublier la présence des aéroports de Paris CDG et Bruxelles Zaventem qui sont rapidement accessibles par train et viennent concurrencer directement le développement de l'aéroport de Lesquin.

Pris en tenaille entre Paris CDG et Bruxelles Zaventem, concurrencé par le TGV, menacé par l'augmentation de la législation environnementale et la honte de prendre l'avion, l'agrandissement de Lille-Lesquin est un **non-sens économique** en plus d'être une **catastrophe climatique**.

RECAPITULIF DES MENANCES

ENVIRONNEMENTALES

Augmentation des GES
Pollution de l'eau
Artificialisation des sols
Perturbation de la biodiversité

ECONOMIQUES

Forte probabilité de l'interdiction des lignes aériennes ayant une alternative en train de moins de 4h à moyen-terme. Cela signifie la suppression de la ligne Lille-Lyon représentant 1/3 du trafics de l'aéroport.
Concurrence directe avec le TGV et son développement en France (Bordeaux-Toulouse, Marseille-Nice) et en Europe (Marseille-Madrid, Lyon-Turin)
Diminution du trafic avec l'augmentation de la honte à prendre l'avion
Concurrence direct avec Paris CDG et Bruxelles Zaventem
Perte potentielle de compétitivité de l'aérien avec l'obligation de compensation carbone et la taxation du kérosène

SANTE PUBLIQUE

Augmentation de la pollution de l'air déjà critique dans la MEL
Pèse sur la nappe phréatique de la Craie (qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL)
Risque de pollution de l'eau au métaux lourds
Nuisances sonores et de qualité de vie aux 55 000 personnes vivant à proximité de l'aéroport

@815 - Delemer - Duterte Marianne et Hervé

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 20:08:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet de modernisaion de l'aéroport

Page 1269 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Nous sommes contre ce projet de modernisation de l'aéroport et surtout inquiets

- car l'agrandissement prévu est de 17 hectares ce qui nécessitera l'imperméabilisation de terres agricoles . Alors que la plupart des communes sont des villes gardiennes de l'eau en raison des champs captants

- carence dans le projet ds les domaines environnementaux , ds le domaine de la biodiversité et ds les nuisances : nuisances liées au bruit , nuisances concernant les retombées de particules , nuisances avec les vols de nuit

- problèmes sur les dessertes qui sont insuffisantes pour accéder à l'aéroport , saturation du domaine autoroutier

- problème de pollutions diverses

- dégradations de la qualité de vie et de la sante des habitants des communes concernées par ce projet

- inquiétude sur la position des élus de la MEL (la MEL étant avec la Région propriétaire de la concession de l'aéroport) , même si bcp de conseils municipaux se prononcent contre ce projet

- pas de mise en place de couvre feu , ce qui est indispensable et exigible pour permettre aux habitants d'avoir un sommeil réparateur

Seule la mise aux normes "sécurité" peut être envisageable .

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

**@816 - Delemer - Duterte Marianne et Hervé -
Templemars**

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 20:28:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet de modernisaion de l'aéroport

Contribution :

Nous sommes contre le projet de modernisation de l'aéroport , car nous sommes inquiets sur le manque d'information et de non respect par rapport aux habitants des secteurs concernés

Parce que la pollution de l'air et les nuisances sonores engendrées vont gravement dégrader la qualité de vie et la santé des habitants

Parce que le projet d'agrandissement de 17 hectares va imperméabiliser des terres qui font parties des champs captants . Non respect des villes gardiennes de l'eau

Parce que les vols de nuit sont à interdire afin de permettre aux habitants d'avoir un sommeil réparateur

parce que rien n'est défini concernant la desserte de l'aéroport qui est actuellement déjà insuffisante

parce que rien n'est défini , de nombreuses carences dans le dossier sur les conséquences sur la biodiversité , sur l'environnement , sur les pollutions divssocierses

Seule la mise aux normes de securité est à envisager

Quelle sera la postion des élus de la MEL (la MEL étant associée à la Région pour la concession de l'aéroport

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@817 - Bourdereau Françoise

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 20:48:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet de modernisation de l'aéroport de Lille-lesquin

Contribution :

Je suis CONTRE l'extension de l'aéroport de Lille -Lesquin pour les raisons suivantes :

- Le développement du transport aérien participe au réchauffement climatique or la protection de l'environnement me semble être actuellement une priorité avant toute autre considération.

- Je suis contre la poursuite de l'artificialisation des sols qu'il convient de protéger et de préserver en terme de qualité.

- et la préservation de l'air, de l'eau, de la biodiversité est en ce qui me concerne, également un facteur déterminant d'opposition à ce projet,

mais aussi pour protéger les riverains qui seraient encore plus impactés par les nuisances, bruit, pollution si celui-ci était réalisé.

Il y a urgence à protéger l'environnement, à protéger la terre, dans l'intérêt des générations futures.

Par contre je ne suis opposée à une modernisation de l'aéroport mais sans extension et sans augmentation du trafic

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@818 - Derycke Marc - Tourmignies

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 20:58:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Je suis contre la modernisation et contre l'agrandissement

Contribution :

Bien être des habitants

Réduction de la pollution

Protection de la faune

Limitation du trafic routier

Préservation des zones vertes

Réduction de la consommation électrique

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@819 - Foret Tiffany - Templemars

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 22:30:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Habitant

Contribution :

Madame, Monsieur,

Habitante de Templemars je me sens profondément impactée par votre projet d'extension.

Les couloirs aériens ont été modifiés impactant de fait la vie des habitants.

Nous souhaitons cohabiter au mieux et demandons juste de la tranquillité.

Nous souhaitons obtenir le couvre feu comme tous les aéroports au nord de la France.

Le simple changement de couloirs en longeant l'a1 rendrait plus vivable la vie de beaucoup de citoyens.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@820 - barbara - Templeuve

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 22:32:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Plafonnement du nombre de vols et contractualisation des performances environnementales de l'activité aéroportuaire

Contribution :

Sécurisation et agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution à l'enquête publique

relative à la demande d'autorisation environnementale et de permis de construire

Observations sur la contribution de l'activité aéroportuaire aux émissions de GES

Pour mémoire : objectif de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) pour l'aviation civile domestique : réduire les émissions de 20 % en 2030 et de 42 % en 2050 par rapport à 2019

Page 1273 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

-Estimation par le dossier du supplément, du fait du projet, des émissions cumulées sur l'ensemble de la période 2019 – 2050, par rapport au cumul des émissions sans le projet : 610 000 t éqCO₂ de plus, dont 523 000 t éqCO₂ du fait de l'augmentation des émissions de la demi-croisière des avions, et 37 000 t éqCO₂ du fait de l'augmentation du trafic de voitures, soit une absence de contribution de l'aéroport de Lille-Lesquin à l'objectif national de réduction de 42% des émissions de GES de l'aviation civile en 2050

L'estimation optimiste réalisée par le maître d'ouvrage des émissions de GES des avions repose sur des hypothèses d'innovation technique et organisationnelle relevant des compagnies aériennes (renouvellement des appareils, carburants moins carbonés, réduction de l'impact des traînées par une meilleure gestion du trafic, augmentation de l'emport des avions) : la maîtrise du niveau des émissions de GES projeté des aéronefs ne peut être assurée par le concessionnaire de l'aéroport dont elle ne relève pas.

Réductions marginales des émissions par ailleurs : bâtiment à énergie positive, véhicules électriques sur les pistes,...

-Augmentation du trafic routier liée au projet induisant congestion des circulations (augmentation des flux comprise entre 20 et 30%), pollution de l'air et émissions de gaz à effet de serre (37 000 éqCO₂ à 2039)

-Artificialisation de 10 ha incluant l'augmentation de 4700 à 6000 du nombre de places de parkings, alors qu'une volonté de développer de 17% les transports en commun est affichée

Artificialisation de 3 ha pour création de bureaux : son abandon présenté comme une mesure d'évitement de l'artificialisation et des émissions de GES associées semble incertain

Observations sur l'exposition des habitants au bruit

Pour mémoire : densité de population et étalement de la tache urbaine sur le territoire très significatifs au cours des trente dernières années, sauf peut-être dans les zones du Plan d'exposition au bruit qui induit des contraintes d'urbanisme : la population exposée a significativement augmenté sur le territoire des collectivités situées en dehors de Lille Métropole et non impliquées dans la concession, et ceci de manière continue depuis les années 70

-Croissance continue au cours de cette période du trafic et de la taille des avions augmentant les nuisances sonores jusqu'à dépasser aujourd'hui de 5 points le niveau moyen admissible sur 24 heures (45 dB), avec par exemple à Seclin 80% des 1600 mouvements sur une période trois mois à plus de 80 dB : le niveau des nuisances sonores (fréquence des vols et niveau sonore) a atteint un niveau supérieur au seuil admissible qui ne doit plus être dépassé, ce qui implique de limiter le nombre de vols au niveau actuel.

-Cartes peu lisibles et ne faisant pas figurer en superposition les trajectoires des avions, les noms des localités, les zones habitées à la périphérie élargie de l'aéroport, ni les niveaux de bruit observés : seule la configuration du plan d'exposition au bruit est représentée, sans qu'il soit précisé si elle correspond à la trajectoire préférentielle des avions : absence d'information des habitants quant aux trajectoires théoriques, aux modalités de contrôle des trajectoires et des altitudes de survol par l'aéroport, au bilan qui en est fait, et quant aux pénalisations imposées aux compagnies contrevenantes

Observation par les habitants de survols à basse altitude déviant des trajectoires théoriques, par exemple à la limite entre les communes de Templeuve et Nomain à la hauteur de l'A23, tous les jours de mars à juin 2020, de 5 à 7 heures, de 17 h à 19 h, de 20h30 à 21h30, en fin de semaine et plus épisodiquement depuis :

des survols attestent d'une contravention systématique manifeste au respect des trajectoires et des altitudes à certaines périodes

-Un plan de gestion des nuisances sonores qui permettra d'insonoriser les habitations pourra améliorer les situations les plus dégradées, mais n'améliorera pas la qualité de vie en extérieur et fenêtres ouvertes

Préservation qualitative et quantitative sur la ressource en eau

Pour mémoire, nappe de la Craie au droit du projet à une profondeur de 10 à 25 m s'écoulant vers les champs captants irremplaçables de Lille et « très vulnérable » aux pollutions (hydrocarbures, dérivés du benzène, métaux), en particulier celles des aéronefs.

-Surface actuelle imperméabilisée par l'aéroport d'environ 85 ha faisant obstacle à la percolation des eaux de pluie vers la nappe et à l'alimentation de la nappe

Accroissement de l'imperméabilisation de 10 ha à 20 ha par le projet, alors que la loi sur la biodiversité fixe un objectif de zéro artificialisation nette qui justifierait, à défaut d'évitement ou de réduction, d'une compensation (par exemple par renaturation d'espaces délaissés dans le domaine de 270 ha du SMALIM qui y maîtrise le foncier) : pas de contribution du projet à l'objectif fixé par la loi de Zéro artificialisation nette

La modélisation hydrogéologique de l'incidence sur les champs captants actuellement utilisés pour l'alimentation en eau potable intègre-t-elle d'éventuels besoins futurs liés à l'augmentation de la population et la baisse de la disponibilité en eau du fait du changement climatique ?

Requêtes soumises à l'autorité de décision pour conditionner l'autorisation environnementale

-Plafonnement du nombre de vols au niveau actuel : en fonction des hypothèses du maître d'ouvrage de renouvellement des appareils et d'augmentation de l'emport des avions, le presque doublement du Page 1275 / 1766.

nombre de voyageurs induirait une augmentation du nombre de vols commerciaux de 17% seulement en 2039 ; donc l'objectif d'augmentation du nombre de voyageurs à 2039 (3,9 millions contre 2,2 millions en 2019) prévu par le projet ne sera réduit par le plafonnement du nombre de vols au niveau actuel, selon ce calcul du maître d'ouvrage, que de 17% par rapport au presque doublement du nombre de voyageurs en 2039 visé par le projet.

-Contractualisation entre le maître d'ouvrage et le territoire conditionnant la poursuite du développement du nombre de voyageurs au respect du plafonnement des émissions de GES (qui suppose l'effectivité de la maîtrise des émissions grâce au renouvellement des appareils par les compagnies aériennes, l'utilisation de carburants moins carbonés, la réduction de l'impact des traînées par une meilleure gestion du trafic et l'augmentation de l'emport des avions) et bilans périodiques des émissions de GES pour rendre compte des émissions et en déduire les marges contractualisées d'augmentation du nombre de voyageurs.

-Contractualisation entre le maître d'ouvrage et les compagnies aériennes du respect des horaires de vol, des trajectoires et des altitudes de survol, prévoyant des pénalités progressives, allant jusqu'à l'interdiction des compagnies contrevenantes.

Considérer que la maîtrise des nuisances sonores ne relève pas du maître d'ouvrage qui la renvoie vers les compagnies aériennes et vers l'Etat constitue une erreur d'appréciation manifeste, s'agissant d'un impact environnemental majeur du projet porté par le maître d'ouvrage, au premier rang des préoccupations des habitants du territoire. C'est bien la croissance de l'activité aéroportuaire qui induit l'impact environnemental des nuisances sonores liées au trafic des avions. Cette responsabilité du concessionnaire est à inscrire dans le contrat de concession avec le SMALIM.

-Extension des capteurs de surveillance en dehors du périmètre du Plan d'exposition au bruit dans un périmètre de 10 km autour de l'aéroport et systématiser les mesures

-Renforcement du dispositif de contrôle des survols (trajectoire, altitude, niveau sonore) et communication publique obligatoire et systématique sur les résultats des contrôles et les suites qui leur sont données, après information sur les trajectoires théoriques.

-Réduction de l'extension et de l'augmentation de capacité des parkings prévues

-Engagement explicite du maître d'ouvrage à renoncer au projet immobilier de bureaux

Pièce(s) jointe(s) :

Document : Lille-Lesquin_contribution à l'enquête publique_11février2022.doc, page 1 sur 4

Sécurisation et agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin
Contribution à l'enquête publique
relative à la demande d'autorisation environnementale et de permis de construire
Requêtes présentées aux autorités de décision et de contrôle

Observations sur la contribution de l'activité aéroportuaire aux émissions de GES

Pour mémoire : objectif de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) pour l'aviation civile domestique : réduire les émissions de 20 % en 2030 et de 42 % en 2050 par rapport à 2019

- Estimation par le dossier du supplément, du fait du projet, des émissions cumulées sur l'ensemble de la période 2019 – 2050, par rapport au cumul des émissions sans le projet : 610 000 t éqCO₂ de plus, dont 523 000 t éqCO₂ du fait de l'augmentation des émissions de la demi-croisière des avions, et 37 000 t éqCO₂ du fait de l'augmentation du trafic de voitures, soit une absence de contribution de l'aéroport de Lille-Lesquin à l'objectif national de réduction de 42% des émissions de GES de l'aviation civile en 2050
L'estimation optimiste réalisée par le maître d'ouvrage des émissions de GES des avions repose sur des hypothèses d'innovation technique et organisationnelle relevant des compagnies aériennes (renouvellement des appareils, carburants moins carbonés, réduction de l'impact des traînées par une meilleure gestion du trafic, augmentation de l'emport des avions) : la maîtrise du niveau des émissions de GES projeté des aéronefs ne peut être assurée par le concessionnaire de l'aéroport dont elle ne relève pas.
Réductions marginales des émissions par ailleurs : bâtiment à énergie positive, véhicules électriques sur les pistes,...
- Augmentation du trafic routier liée au projet induisant congestion des circulations (augmentation des flux comprise entre 20 et 30%), pollution de l'air et émissions de gaz à effet de serre (37 000 éqCO₂ à 2039)
- Artificialisation de 10¹ ha incluant l'augmentation de 4700 à 6000 du nombre de places de parkings, alors qu'une volonté de développer de 17% les transports en commun est affichée
Artificialisation de 3 ha pour création de bureaux : son abandon présenté comme une mesure d'évitement de l'artificialisation et des émissions de GES associées semble incertain

Observations sur l'exposition des habitants au bruit

Pour mémoire : densité de population et étalement de la tache urbaine sur le territoire très significatifs au cours des trente dernières années, sauf peut-être dans les zones du Plan d'exposition au bruit qui induit des contraintes d'urbanisme : la population exposée a significativement augmenté sur le territoire des collectivités situées en dehors de Lille Métropole et non impliquées dans la concession, et ceci de manière continue depuis les années 70

- Croissance continue au cours de cette période du trafic et de la taille des avions augmentant les nuisances sonores jusqu'à dépasser aujourd'hui de 5 points le niveau moyen admissible

¹ 17 ha selon certaines pièces du dossier

sur 24 heures (45 dB), avec par exemple à Seclin 80% des 1600 mouvements sur une période trois mois à plus de 80 dB : le niveau des nuisances sonores (fréquence des vols et niveau sonore) a atteint un niveau supérieur au seuil admissible qui ne doit plus être dépassé, ce qui implique de limiter le nombre de vols au niveau actuel.

- Cartes peu lisibles et ne faisant pas figurer en superposition les trajectoires des avions, les noms des localités, les zones habitées à la périphérie élargie de l'aéroport, ni les niveaux de bruit observés : seule la configuration du plan d'exposition au bruit est représentée, sans qu'il soit précisé si elle correspond à la trajectoire préférentielle des avions : absence d'information des habitants quant aux trajectoires théoriques, aux modalités de contrôle des trajectoires et des altitudes de survol par l'aéroport, au bilan qui en est fait, et quant aux pénalisations imposées aux compagnies contrevenantes
Observation par les habitants de survols à basse altitude déviant des trajectoires théoriques des aéronefs, par exemple à la limite entre les communes de Templeuve et Nomain à la hauteur de l'A23 :
 - tous les jours pendant le premier confinement : vols à très basse altitude espacés de 5 à 30 minutes entre 5 et 7 heures, entre 17 heures et 19 heures, et entre 20h30 et 21h30
 - pendant les fins de semaine ensuite
 - et de façon plus épisodique ces derniers mois :
des survols attestent d'une contravention systématique manifeste au respect des trajectoires et des altitudes à certaines périodes
- Un plan de gestion des nuisances sonores qui permettra d'insonoriser les habitations pourra améliorer les situations les plus dégradées, mais n'améliorera pas la qualité de vie en extérieur et fenêtres ouvertes

Observations sur la préservation qualitative et quantitative sur la ressource en eau

Pour mémoire, nappe de la Craie au droit du projet à une profondeur de 10 à 25 m s'écoulant vers les champs captants irremplaçables de Lille et « très vulnérable » aux pollutions (hydrocarbures, dérivés du benzène, métaux), en particulier celles des aéronefs.

- Surface actuelle imperméabilisée par l'aéroport d'environ 85 ha faisant obstacle à la percolation des eaux de pluie vers la nappe et à l'alimentation de la nappe
Accroissement de l'imperméabilisation de 10 ha à 20 ha² par le projet, alors que la loi sur la biodiversité fixe un objectif de zéro artificialisation nette qui justifierait, à défaut d'évitement ou de réduction, d'une compensation (par exemple par renaturation d'espaces délaissés dans le domaine de 270 ha du SMALIM qui y maîtrise le foncier) : pas de contribution du projet à l'objectif fixé par la loi de Zéro artificialisation nette
La modélisation hydrogéologique de l'incidence sur les champs captants actuellement utilisés pour l'alimentation en eau potable intègre-t-elle d'éventuels besoins futurs liés à l'augmentation de la population et la baisse de la disponibilité en eau du fait du changement climatique ?

² Mise en cohérence du dossier nécessaire sur ce point et sur le devenir du projet immobilier

Requêtes soumises à l'autorité de décision pour conditionner l'autorisation environnementale

- **Plafonnement du nombre de vols au niveau actuel** : en fonction des hypothèses du maître d'ouvrage de renouvellement des appareils et d'augmentation de l'emport des avions, le presque doublement du nombre de voyageurs induirait une augmentation du nombre de vols commerciaux de 17%³ seulement en 2039 ; donc l'objectif d'augmentation du nombre de voyageurs à 2039 (3,9 millions contre 2,2 millions en 2019) prévu par le projet ne sera réduit par le plafonnement du nombre de vols au niveau actuel, selon ce calcul du maître d'ouvrage, que de 17% par rapport au presque doublement du nombre de voyageurs en 2039 visé par le projet.
- **Contractualisation entre le maître d'ouvrage et le territoire conditionnant la poursuite du développement du nombre de voyageurs au respect du plafonnement des émissions de GES** (qui suppose l'effectivité de la maîtrise des émissions grâce au renouvellement des appareils par les compagnies aériennes, l'utilisation de carburants moins carbonés, la réduction de l'impact des traînées par une meilleure gestion du trafic et l'augmentation de l'emport des avions) et **bilans périodiques des émissions de GES pour rendre compte des émissions et en déduire les marges contractualisées d'augmentation du nombre de voyageurs.**
- **Contractualisation entre le maître d'ouvrage et les compagnies aériennes du respect des horaires de vol, des trajectoires et des altitudes de survol⁴, prévoyant des pénalités progressives, allant jusqu'à l'interdiction des compagnies contrevenantes.** Considérer que la maîtrise des nuisances sonores ne relève pas du maître d'ouvrage qui la renvoie vers les compagnies aériennes et vers l'Etat constitue une erreur d'appréciation manifeste, s'agissant d'un impact environnemental majeur du projet porté par le maître d'ouvrage, au premier rang des préoccupations des habitants du territoire. C'est bien la croissance de l'activité aéroportuaire qui induit l'impact environnemental des nuisances sonores liées au trafic des avions. Cette responsabilité du concessionnaire est à inscrire dans le contrat de concession avec le SMALIM.
- **Extension des capteurs de surveillance en dehors du périmètre du Plan d'exposition au bruit dans un périmètre de 10 km autour de l'aéroport et systématiser les mesures**
- **Renforcement du dispositif de contrôle des survols (trajectoire, altitude, niveau sonore) et communication publique obligatoire et systématique sur les résultats des contrôles et les suites qui leur sont données, après information sur les trajectoires théoriques.**
- **Réduction de l'extension et de l'augmentation de capacité des parkings prévues**
- **Engagement explicite du maître d'ouvrage à renoncer au projet immobilier de bureaux**

³ Selon le dossier l'augmentation des mouvements serait de 17% pour les mouvements commerciaux en 2039 et de 12% pour les mouvements totaux. Mais l'augmentation prévue par le dossier des mouvements totaux en 2050 est de 30% ; on peut estimer celle des mouvements commerciaux avec passagers à au moins 35% en 2050, ceci sous réserve du renouvellement de la flotte et de l'emport effectif.

⁴ Contrôle et notification des infractions effectués par les autorités de surveillance

Observations complémentaires sur la qualité de l'air

Pour mémoire : les départements du Nord et du Pas de Calais font l'objet d'un Plan de protection de l'atmosphère du fait du dépassement des valeurs limites de polluants atmosphériques affectant la morbidité et l'espérance de vie des habitants ; les particules de moins de 2,5 microns qui pénètrent dans les alvéoles pulmonaires n'ont pas vu leur niveau se réduire ; les dépassements ponctuels sont fréquents et le nombre d'épisodes de pollution est en hausse.

- Les émissions de polluants sont considérées par le dossier comme émanant essentiellement des circulations routières. Celles des aéronefs le long des trajectoires ne sont pas présentées et leur cumul pour chacun des territoires en proximité des infrastructures n'est pas estimé, alors que certaines trajectoires sont identiques ou proches d'autoroutes (A23 par exemple).
- Le dépôt induit de polluants en fonction de l'altitude de vol des avions n'est pas présenté, alors qu'il a toute son importance dans les zones de décollage et lorsque les altitudes de survol ne sont pas respectées.

Demande de clarification des procédures :

- Intitulé « Modernisation » ne rendant pas compte de l'agrandissement prévu et de l'augmentation du trafic, au-delà de la mise en sécurité
- La décision de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), nécessaire pour autoriser cette modification majeure de l'aéroport, est-elle comme l'autorisation environnementale et les permis de construire et d'aménager soumise à enquête publique ?
- Portage du projet par un concessionnaire privé dont les objectifs économiques ne se confondent pas avec l'intérêt public et les aspirations du territoire : peu d'éléments dans la présentation non technique du dossier sur le contrat de concession (qui n'a pas fait l'objet d'une enquête publique, ni d'une consultation des collectivités impactées)
- Quelles conséquences de la non réalisation intégrale du projet (projet réduit à la mise en sécurité ou plafonnant le nombre de vols) pour le contrat de concession ?
- Le permis d'aménager nécessaire à la réalisation de certaines opérations, dont les parkings, le parvis multimodal, la gare de bus et la station de recharge de véhicules électriques a-t-il été demandé ?
- Participation à l'enquête publique : le dossier numérisé n'identifie pas de façon explicite les différentes pièces, ce qui ne permet pas d'orienter l'examen du dossier et est susceptible de décourager la participation du public, contraint d'ouvrir chaque pièce pour savoir ce qu'elle contient.

@821 - Thibault

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 22:48:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Je suis contre l'extension de l'aéroport

Contribution :

Cette extension va nuire au maintien de la nature, des espèces d'animaux. De plus, cela engendrera de la pollution supplémentaire et des nuisances sonores pour df nombreux habitants

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E822 -

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 23:57:21

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Opposition au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de l'enquête publique concernant le projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin, je tenais à vous exprimer mon opposition à ce projet.

En tant qu'habitante de Templemars, je ne peux pas négliger les répercussions négatives qu'un tel projet aura sur la qualité de vie de ma famille. Tout d'abord, concernant la pollution engendrée par les avions et les effets néfastes de celle-ci sur la santé. Ensuite, les vols d'avions la nuit affecteront le sommeil de ma famille, de mes enfants. Cela aura des conséquences sur notre santé. Un bon sommeil est indispensable pour un bon équilibre ! Enfin, le bruit des avions est déjà pénible aujourd'hui. Le projet amplifie ce phénomène. Le bruit incessant aura des répercussions délétères sur notre qualité de vie (problèmes de concentration, réveils des enfants lors des siestes, manque de sommeil la nuit, pollution avec les risques de maladies qu'elle engendre, etc). D'autant plus que les nombreux survols du groupe scolaire perturberont la scolarité et la sécurité des enfants et cela est inacceptable !

Pour toutes ces raisons, je suis fermement opposée à ce projet ! La santé et la qualité de vie sont indispensables ! Préservons-les en refusant les propositions qui y nuisent !

Bien cordialement,

Anne-Charlotte C. TEMPLEMARS

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@823 - Florence - Lille

Date de dépôt : Le 11/02/2022 à 23:58:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet d'un autre temps

Contribution :

Je m'oppose au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin, qui est surtout un projet d'agrandissement.

Cette métropole étouffe sous la pollution aux particules fines et autres, on manque cruellement d'espace vert par habitant et

Page 1281 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

les ressources en eau sont plus que jamais à protéger.

Merci de privilégier le bien être des habitants!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@824 - Nicolas - Templemars

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 00:22:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Mesdames et Messieurs,

Je souhaite vous transmettre mon opposition au projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin. Celui-ci est, en effet, inutile et délétère.

Je m'oppose fermement dans un premier temps aux vols la nuit quels qu'ils soient (commerciaux, techniques, fret, etc). Ce survol nocturne aura en effet des conséquences néfastes sur le sommeil et par conséquent sur la santé ! Aussi, les zones survolées sont de plus en plus proches de nos habitations. Cela a des répercussions négatives sur notre quotidien. Ce projet amplifiera indubitablement ce phénomène et pour le bien être de la population, cela est inacceptable ! Enfin, je m'oppose et refuse complètement le projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin. L'augmentation du trafic aérien nuira à la qualité de vie et à la santé de mes proches et moi (pollution, particules fines, nuisances sonores, conséquences nuisibles sur l'environnement, effets nocifs sur la faune et la flore, etc).

Ce projet est délétère pour nos villes et ses habitants. Il ne doit pas être concrétisé !

Sincères salutations,

Nicolas Gosselin

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@825 - Rachel - Templemars

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 00:30:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis très défavorable au scénario de projet d'agrandissement de l'aéroport Lille-Lesquin

Page 1282 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Non au projet d'agrandissement de l'aéroport de Lesquin. Habitant à Templemars, je subis avec ma famille les nuisances de l'aéroport.

- En premier lieu, nous sommes perturbés par le bruit des avions. Il devient difficile d'ouvrir les fenêtres sans être incommodé par le passage des avions. Ce problème sera amplifié par l'agrandissement de l'aéroport.

- Les risques pour la santé sont préoccupants. La pollution provoquée par le trafic aérien est déjà une réalité qui s'ajoute aux autres pollutions. L'augmentation du trafic ne fera que l'aggraver. Je suis particulièrement inquiète pour la santé de mes enfants. Les dangers sanitaires liés aux particules ultrafines et aux nanoparticules doivent être pris en considération. D'ailleurs, nous constatons de nombreux vols à proximité du groupe scolaire et sommes inquiets pour la sécurité et la santé des enfants.

- L'augmentation de l'activité de l'aéroport va entraîner un développement du trafic routier dans une zone déjà saturée. Nous subissons déjà des contraintes dans nos déplacements quotidiens en raison de la congestion de l'autoroute A1. Ce projet aura donc une conséquence directe et négative sur la circulation, entraînant ainsi davantage de pollution.

Pour toutes ces raisons, j'accepte la mise aux normes obligatoire de l'aéroport mais je suis opposée à son agrandissement. Je demande l'instauration d'un couvre-feu de 23 heures à 7 heures. Je suis opposée à l'élargissement de la piste principale (qui est un agrandissement qui ne dit pas son nom) et je suis contre la venue de gros porteurs qui ne feront qu'augmenter les nuisances.

Ce projet ne répond pas à l'intérêt général de la population et menace le droit à santé.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@826 - Danielle - Templemars

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 06:08:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Modernisation aéroport Lille lesquin

Contribution :

NON à la modernisation et à l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin. Trop d'avions passent au dessus de Templemars, certains ne respectent pas leur couloir, trop de nuisances (bruit, pollution,). Impensable d'augmenter le trafic aérien à l'heure du réchauffement climatique.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@827 - Sandrine - Templemars

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 08:44:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON AU PROJET DE MODERNISATION DE L'AEROPORT LILLE-LESQUIN

Contribution :

Je suis opposée à la modernisation et l'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin.

En effet, les conséquences en terme d'augmentation du trafic, de pollution et de nuisances sonores étendues la nuit sont particulièrement délétères pour les habitants en périphérie, tout comme les modifications de trajectoires qui sont envisagées. Il convient a minima d'instaurer un couvre feu et de considérer la problématique des particules fines avant qu'un scandale sanitaire n'explose au détriment des résidents à proximité de l'aéroport.

De nos jours, il me paraît absolument surréaliste d'ignorer et faire faire fi du bien être des citoyens au profit d'un développement économique et matériel, et notamment le développement du fret aérien qui est contraire à nos exigences écologiques contemporaines.

L'implantation de l'aéroport à proximité des villages de la périphérie lilloise peut, certes, difficilement être aujourd'hui rectifiée , mais développer plus encore cette structure dans les termes actuellement prévus est peu respectueux des grands principes écologiques, humanitaires ou même de simple précaution qui nous gouvernent.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@828 - Marie - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 08:58:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Non à l'agrandissement aéroport Lille

Contribution :

Oui à la modernisation !

Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille. Non aux vols après 22h.

Passage sur les champs captants.

Déjà trop de nuisances sonores et pollution. Sans parler des vols de fin de soirée, de nuit et très matinaux, ni des vols réguliers supplémentaires la nuit pour le transport de fret.

Par exemple de novembre à janvier un vol à minuit à 1h. Quand on écrit, c'est un accord commercial une livraison de colis de Marseille qui doit repartir aussitôt dans l'ouest pour Rennes ou Nantes .

Notre sommeil est dégradé !

Notre santé aussi.

"Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé" Art.1 de la loi constitutionnelle n.2005-205 du 1 er mars 2005.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@829 - Monique - Comines

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 09:07:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement aéroport de Lesquin

Contribution :

Je vote POUR sachant que pour de nombreux déplacements il est obligé d'aller à Paris ou vers Bruxelles voir Francfort.... pour obtenir la plupart des destinations Les autoroutes sont saturés et ces déplacements inutiles si plus de possibilité s'ouvrent à Lesquin cela allégera le trafic routier et permettra un gain de temps considérable ... personnellement je trouve cela beaucoup plus pratique et facile .

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@830 - Claudia - Arras

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 09:26:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Développons

Contribution :

Bjr à tous,

3 Points essentiels négatifs à mes yeux et qu'il faudrait améliorer dans notre bel aéroport.

1- Le prix des parkings.

Baissons tout ça il y aurait plus de passagers intéressés à laisser leur véhicule avant de s'envoler .

2- Aéroport mort l'hiver.

Pourquoi pas de vols européens avant avril ou mai ? On aimerait pouvoir partir à Olbia en février. On aimerait partir en Guadeloupe ou Martinique depuis Lille sans avoir à courir à Paris, etc.

3- Développer absolument l'espace d'attente d'avant enregistrement.

Plus d'une fois nous avons du nous poser dans un coin à même le sol avec nos valises car plus aucun fauteuil de libre. En plein été il y a un monde fou, notamment les jours de vols pour le Maghreb.

Bonne journée et bon courage pour ce beau projet.

Cordialement

Une voyageuse d'Arras

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@831 - Denis Stephane - Radinghem-en-Weppes

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 09:36:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Cohérence indispensable de la lutte contre le réchauffement climztisue

Contribution :

Cette cohérence par la transversalité indispensable de l'approche est aujourd'hui apportée par la proposition systémique (la seule existante pour la France) qu'est le Plan de Transformation de l'Économie Française du Shift Project présidé par JM JANCOVICI

Il rappelle que nous devons baisser de 5% par an les émissions de gaz carbonique (et baisser celles des autres gaz à effet de serre)

Il conclut de façon indiscutable à la nécessaire baisse du transport aérien, le plus polluant moyen de transport qui soit

Ou on va dans ce sens ou on sacrifie définitivement les générations futures plongés dans un monde devenant invivable générateur entre autres de famines et guerres

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@832 - Lise - Templeuve

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 10:30:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre

Contribution :

Bonjour,

Je suis contre l'agrandissement de l'aéroport.

Il existe actuellement d'autres aéroports proches de Lille pouvant desservir des destinations internationales, tels que ceux de Bruxelles.

De plus, nous devons diminuer les trajets en avion un maximum pour préserver notre environnement mais aussi notre qualité de vie, il n'y a donc pas de sens à agrandir l'aéroport. En effet, un agrandissement signifie plus de transport aérien et en conséquence plus de nuisances sonores.

Pourquoi ne pas plutôt organiser des navettes pour desservir les aéroports de Bruxelles par exemple? Ou augmenter la fréquence des trains vers la ville de Lille qui propose déjà des navettes?

Merci pour votre prise en considération de mon message.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@833 - Isabelle - Noyelles-lès-Seclin

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 10:30:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Expression d'Opposition au projet

Contribution :

Page 1287 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Bonjour,

Par la présente contribution, nous exprimons notre opposition au projet de modernisation de l'aéroport de Lesquin. En effet, habitant la commune de NOYELLES les SECLIN, nous subissons déjà les nuisances sonores particulièrement au décollage des avions. Le projet présente une projection d'une augmentation du trafic aérien. Toutefois, cette augmentation du trafic est tempérée par le fait que l'augmentation du nombre de passagers se ferait à travers la prévision d'une augmentation de la taille des avions. Par conséquent et dans cette perspective, nous devrions subir une augmentation du niveau des nuisances sonores. Enfin, l'impact environnemental n'est pas négligeable dans la combinaison de l'augmentation du trafic et de la taille des avions qui desserviront l'aéroport de Lesquin si ce projet devait aboutir. Nous sommes très attentifs à la qualité de vie dans notre village qui fait partie de la métropole de Lille. Les aspects économiques ne doivent pas prévaloir sur l'environnement. Nous vous remercions de bien vouloir prendre en compte l'expression de notre avis négatif sur ce projet. Cordialement,

Une famille habitant NOYELLES LES SECLIN

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@834 - levio - Louvil

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 10:48:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Agrandissement Aéroport de Lille

Contribution :

Agrandissement ... pour le fret!!!!.

Fret = gros porteurs + trafic routier ++++!!!

Pollution aérienne (rejets, bruits ++++ 24/24)

Pollution routière (rejets, bruits ++++ 24/24)

Qualité de vie des communes environnantes ..????

Impact financier sur la valeur immobilière du bâti ...????

Surconsommation énergétique ...?????

Sommes nous ... cohérents?????

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@835 - Bonnet Dominique - Aix-en-Provence

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 11:35:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : UN PROJET CLIMATICIDE ET CONTRAIRE A L'INTERET GENERAL

Contribution :

Ce ne sont pas les 40 années passées au service du développement de l'aviation civile qui m'ont empêché de remettre en cause le transport aérien face aux enjeux du changement climatique : l'avenir de mes petits-enfants en dépend !

Les tenants et les aboutissants du dossier d'enquête publique pour l'extension de l'aéroport de Marseille conduisent à la même conclusion pour le projet de Lille : il faut arrêter toutes les extensions aéroportuaires et amorcer de nouveaux modes de vie avec moins d'avion pour atteindre la "neutralité carbone".

Ci-joint ma contribution qui combine changement climatique et cumul des effets négatifs du projet de Lille.

Et j'approuve en tous points la contribution de NADA.

Dominique Bonnet

Ingénieur Général honoraire de l'aviation civile

Collectif Non à l'extension de l'aéroport de Marseille-Provence

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Contribution Bonnet.pdf, page 1 sur 3

Dominique Bonnet
Retraité DGAC
Collectif Non à l'extension de l'Aéroport de Marseille-Provence

le 12 février 2022

Alors que l'urgence est à la lutte contre le changement climatique à laquelle le transport aérien doit apporter sa contribution, le projet de modernisation de l'aéroport de Lille est aussi emblématique que l'extension du Terminal 2 de l'aéroport de Nice et celle du Terminal 1 de l'aéroport de Marseille-Provence et cumule tous les effets négatifs possibles.

UNE NÉCESSAIRE DÉCROISSANCE DU TRANSPORT AÉRIEN

Les objectifs de l'Accord de Paris, porté par la France, visent à atteindre la "neutralité carbone" en 2050 pour contenir l'augmentation de la température à 1,5°C, ou plutôt 2°C, compte tenu du retard déjà pris d'après les derniers rapports du GIEC.

Le transport aérien, en termes de gaz à effet de serre, contribue aujourd'hui à environ 3% des émissions annuelles ; si l'on prend en compte les "effets non-CO₂" (trainées, etc.) on arrive à 6 à 7%.

Alors que l'Union européenne est en train d'approuver un objectif de réduction de 55% à l'horizon 2030 (mandat FF 55) la France n'a pas encore pris de mesures sérieuses pour l'atteindre ; la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) n'est pas respectée et elle n'a pas fixé d'objectifs pour le transport aérien, même domestique.

L'État a pourtant été condamné à plusieurs reprises, par notre propre justice, pour insuffisance d'action (affaires Grand Synthe, Notre Affaire à Tous, Plan de protection de l'atmosphère, ...).

Le retour au monde d'avant

Alors que la crise du COVID a permis d'évaluer l'impact d'une forte réduction du transport aérien et de commencer à développer de nouveaux modes de vie et de travail, l'industrie aéronautique (constructeurs, compagnies aériennes et aéroports) pratique un lobbying intense pour revenir à l'activité pré-crise et poursuivre sur la croissance "sans fin" à raison d'un doublement du trafic tous les 15 ans. Le premier, Airbus, est en train de porter sa capacité de production de A320 à 1000 par an pour répondre tant au renouvellement des flottes qu'à leurs extensions.

Et tous, avec l'appui du Gouvernement, mettent en avant, au-delà de l'évolution des performances technologiques et opérationnelles des avions, une kyrielle de solutions qui permettraient d'atteindre le "Net zero emission" : le fameux "avion vert à hydrogène", l'avion électrique, les carburants "durables" (bio ou synthétiques) et pour faire le lien avec leur mise en place progressive la "compensation carbone", portée par le programme CORSIA cautionné par l'OACI.

Le sommet européen de l'aviation tenu à Toulouse début février vient de conforter cette vision, en s'en remettant toutefois à l'OACI pour prendre les mesures ad hoc, car l'Union européenne n'envisage toujours pas de reconsidérer la libéralisation du transport aérien de 1992 et d'enclencher de véritables mesures de régulation. Au mieux le système des ETS évoluera.

Les fausses solutions obligent à une nécessaire décroissance

De nombreux scientifiques, des étudiants et anciens élèves des écoles aéronautiques et des bureaux d'études indépendants ont clairement démontré que, en maintenant le taux de croissance du passé, ce qui entraînerait un doublement des passagers et des flottes d'ici 2050, les innovations arriveraient trop tard

pour atteindre l'objectif de neutralité carbone. Le scénario, très optimiste, du Shift Project "Maverick" en passe au moins par la limitation de la croissance.

Quant à la compensation, via des "crédits carbone" appuyés sur des opérations de reforestation ou "d'évitement", elle soulève d'importantes questions écologiques, sociétales et économiques, avec une temporalité éloignée et une pérennité incertaine en l'absence de mesures "basées sur le marché" réellement incitatives (taxe carbone).

Malgré cela, la loi Climat et Résilience n'a prévu aucune limitation des possibilités d'augmentation des capacités aéroportuaires (sauf en cas d'acquisition d'emprises foncières, ce qui ne concerne aucun des 10 projets en cours ou à venir). Les autres propositions concrètes et parfaitement réalisables formulées par la Convention Citoyenne sur le Climat (réduction/interdiction des vols courts) ont été évacuées du débat parlementaire qui n'a pas été l'occasion d'aborder la question essentielle de l'utilité du transport aérien donc de sa régulation dans le contexte qui s'impose : changement climatique, justice sociale et fiscale et protection de l'emploi.

A contrario, la "société civile", salariés, syndicats, associations et ONG, ont déjà tracé les grandes lignes de la reconversion du secteur aéronautique.

Ainsi une réduction immédiate du transport aérien s'impose, qui en passe par l'arrêt des extensions des capacités aéroportuaires.

UN PROJET LILLOIS EN COMPLET DÉCALAGE

Présentation tronquée et hypothèses discutables

Il est présenté comme une "modernisation" où les opérations de mise aux normes, probablement nécessaires, masquent en réalité un quasi doublement de la capacité de l'aéroport.

Les hypothèses de croissance du trafic sont conformes au "monde d'avant" : 2 à 3% par an. Aéroport de Lille, comme son homologue de Marseille AMP, les présente comme "naturelles" alors que c'est précisément l'augmentation de l'offre aéroportuaire qui crée la demande.

D'ailleurs l'élargissement de la piste de 45 m à 60 m permettra de recevoir plus de gros porteurs. Adl peut ainsi justifier l'hypothèse de croissance de l'emport moyen limitant l'augmentation proportionnelle du nombre de vols, donc des nuisances sonores. Ceci est tout à fait illusoire dans un contexte de forte concurrence entre compagnies, a fortiori low costs, dont les objectifs de rentabilité de lignes priment sur les "souhaits" des gestionnaires.

Cumul des aspects négatifs / insuffisance des mesures

- nuisances sonores, y compris problématique des vols de nuit avec perspectives d'avions "basés" et rejet d'un couvre-feu
- congestion routière non compensée ou limitée par un développement insuffisant de transports en commun que AdL ne maîtrise pas ou une pénalisation insuffisante de la voiture individuelle
- les impacts sur l'atmosphère (émissions de particules fines), l'artificialisation des sols, l'eau et la biodiversité sont longuement développées et argumentées dans de nombreuses contributions

La plupart des manquements identifiés relèvent d'un manque de cohérence et de concordance avec les instruments locaux de planification : SRADDET, PCAET, SCOT qui devraient primer.

Quant aux émissions de gaz à effet de serre, l'Autorité environnementale a émis un avis négatif sur les hypothèses trop optimistes retenues.

Enquête publique biaisée

Document : Contribution Bonnet.pdf, page 3 sur 3

Les 8000 pages du dossier sont inaccessibles au citoyen lambda ! Au mieux existe-t-il un condensé de 120 pages qui simplifie des hypothèses importantes de calcul des prévisions et impacts.

L'enquête publique est limitée au seul permis de construire ; elle ne porte pas sur deux aspects fondamentaux : la justification et le dimensionnement du projet et les conditions de son financement.

Si le trafic n'est pas au rendez-vous, l'équilibre financier de l'opération sera compromis ; et ce n'est pas le maître d'ouvrage (Eiffage + AMP) qui assumera mais très certainement le contribuable !

Un gestionnaire à la marge de manœuvre minimale

Le gestionnaire ne maîtrise qu'une très faible proportion des émissions de GES liées au transport aérien dans son entièreté. Pour cette part –les installations et les activités strictement aéroportuaires– l'Airport Carbon Accreditation, décernée par ses pairs, est mise en avant ; c'est l'arbre qui cache la forêt !

Il a peu de poids sur les compagnies aériennes pour le choix de leurs flottes : les redevances et taxes aéronautiques étant réglementées, les possibilités de modulations, donc incitatives, sont très limitées pour contenir bruit et émissions.

Les collectivités territoriales oublient leurs missions principales

Alors que le propriétaire de l'aéroport est un groupe de Collectivités territoriales qui devraient être en première ligne en matière de satisfaction des besoins de mobilité et de santé de la population, la mise en concession de l'aéroport, a fortiori pour 20 ans, aboutit à abandonner à un opérateur privé, avant tout préoccupé par la rentabilité financière, l'aspect important de cet aménagement du territoire qu'est l'offre de transport aérien, puisque lui seul est chargé du "développement des lignes".

Si le débat national, pas encore européen, n'a pas encore eu lieu, les collectivités territoriales devraient s'en emparer à leur échelle locale et dès maintenant donner la priorité à tous les modes de transport "verts" et solutions alternatives.

Le contexte général de la lutte contre le changement climatique qui passe par une limitation immédiate du transport aérien et tous les effets négatifs pour les citoyens rendent le projet de "modernisation" de l'aéroport de Lille totalement contraire à l'intérêt général.

Il doit être abandonné !

@836 - About Guy - Templemars

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 11:41:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Extension

Page 1292 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Habitant de templemars Je vote pour la modernisation , mais absolument contre l'agrandissement qui provoquera de la betonisation , et accentuera encore la saturation des voies d'accès à l'aéroport. Je demande la suppression des vols de 22h à 6h .

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@837 - Lebleu Laurent - Bouvines

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 11:45:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON à plus de particules fines, NON à plus de bruit, NON à la pollution de nos champs captants

Contribution :

Derrière ce projet de modernisation se cache ce projet d'agrandissement et de démesure

Répondre favorablement à cette enquête, c'est :

* cautionner une course en avant sans tenir en compte de l'environnement et des villages voisins de l'aéroport

* la pollution plus importante des terrains captants voisins

* la finalité de cet agrandissement, ce sera d'accroître le trafic low-cost et le fret

* la porte ouverte à des trafics de nuit, sans respect de couvre feux

* ce projet est déraisonnable, car sans contrainte pour l'exploitant et sans garde fou

* c'est donc inéluctable : plus de particules fines, plus de bruit, plus de trafic routier

Ce qui tend à préférer un projet raisonnable :

* les nouvelles possibilités de visioconférence et l'effondrement de la fréquentation des déplacements aériens pour affaires

* la situation de Lille à proximité de plusieurs grands aéroports internationaux

* l'avenir des transports respectueux de l'environnement est dans le ferroviaire

* la prise de conscience de nombreux jeunes, vis à vis de ces sujets

Pour toutes ces raisons je veux exprimer ici mon avis en défaveur de ce projet d'agrandissement

Merci pour avoir lu et pris en compte mon témoignage

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@838 - Cugier Christophe

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 12:08:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet à contre courant des différentes COP

Contribution :

Ce projet par son ampleur va à l'encontre des engagements de la France pour agir sur la réduction du réchauffement climatique.

Je suis totalement favorable à la mise aux normes de l'aéroport de Lille Lesquin gage de sécurité pour les usagers .

Par contre l'extension de l'aérogare associée à l'ambition démesurée de faire croître le nombre de passagers pour atteindre les 3,9millions est une aberration écologique, sanitaire et économique.

Ecologique parce que plus de passagers signifie plus d'avions. L'élargissement des pistes permettra d'ailleurs à de plus gros porteurs de faire escales à LESQUIN. Plus gros porteurs c'est plus de particules ultrafines absorbées à notre insu.

Je redoute un accroissement du fret aérien qui augmentera le nombre de navettes aériennes la nuit principalement.

Plus de fret ce sera plus de trafic de camions aux alentours de l'aéroport et sur les autoroutes de notre belle agglomération.

Risques Sanitaires liés aux nuisances sonores et les rejets en carbone et Particules Ultra fines. Vols de nuit perturbant fortement le sommeil.

Abération Economique car le monde d'après ne doit pas être le monde d'avant!!!!

Alors pour toutes ces raisons je suis favorable à la mise aux normes de l'aéroport et à sa modernisation mais je m'oppose fermement et catégoriquement à:

L'extension de l'aéroport

L'élargissement des pistes

Les vols de nuit en réclamant un couvre feu de 8heures minimum

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@839 - WAVRANT louisette - Templemars

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 12:10:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :non à l'agrandissement de l'aéroport et a l'augmentation du trafic aérien et routier

Contribution :

Non à l'agrandissement de l'aéroport

Encore une fois nous voici pris en otage par des holdings financiers peu scrupuleux de la santé des hommes et de la planète, Le projet de modernisation de l'aéroport est un leurre par rapport aux véritables objectifs qui se cachent derrière et qui consistent en réalité à l'agrandissement de celui-ci. Personne n'est dupe du projet à venir qui , s'en nul doute, consistera à polluer d'avantage l'air et à créer des nuisances sonores évidentes. Déjà aujourd'hui nous assistons à une augmentation du trafic touristique avec à certaines périodes des navigations de 6 h du matin à 22h 30. En réalité La modernisation consisterait à élargir l'accès aux pistes afin d'y accueillir de gros porteurs pour le fret ce qui entraînera inexorablement une augmentation du trafic routier. Notre région est déjà saturée par le trafic intensif des routiers et la pollution qu'ils engendrent, faut-il encore en rajouter. L'argument des propriétaires de l'aéroport est de faire croire qu'il y aura création d'emplois Ne vous fiez pas à ces belles promesses qui ne concerneront que quelques emplois par rapport au préjudice irrémédiable pour l'avenir de notre jeunesse. De plus cette démarche de l'aéroport va à contresens de ce qu'entreprend la MEL par la création de la ligne ILEVIA afin d'inciter les automobilistes à limiter leurs déplacements en voiture pour une meilleure qualité de l'air.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E840 -

Page 1295 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 12:41:28

Lieu de dépôt : Par email

Objet : avis d'une citoyenne

Contribution :

Bonjour,

Vous trouverez ci-dessous mon avis concernant ce projet. Mais avant tout, je souhaite faire une remarque liminaire:

Sur l'enquête: Les seules informations dont j'ai été destinataire personnellement pour ce projet sont celles de Médiacités (abonnée à leur lettre) et le 5 février 2022 d'un message sur le facebook municipal.

- Vous remarquerez que ces informations passent uniquement par le canal numérique.
- Ce sont des informations que je suis allée chercher volontairement
- A ce niveau elles sont accessibles mais dès que l'on cherche à en savoir plus et que l'on consulte les dossiers (même le résumé) , on est noyé par la masse d'information et le jargon.

La forme et les canaux d'information ont été insuffisants pour un projet de cette ampleur. Une feuille d'info toutes boîtes sur les communes directement impactées aurait été le minimum!

Sur le projet La crise environnementale que nous traversons, la question du climat, celle de la perte de biodiversité plaident pour une reconsidération de nos modes de vie, le transport en fait partie. Développer aujourd'hui un aéroport c'est inciter demain les voyageurs potentiels à recourir plus souvent à ce mode de déplacement alors que . C'est irresponsable. La France est signataire des Objectifs de développement durables, dans l'agenda 2030, elle se positionne sur 6 enjeux dont celui de "Transformer les modèles de sociétés par la sobriété carbone et l'économie des ressources naturelles, pour agir en faveur du climat, de la planète et de sa biodiversité." et celui de "Agir pour la santé et le bien-être de toutes et tous."

L'impact sanitaire d'un aéroport sur la population résidant dans les communes proches n'est plus à démontrer. De nombreuses études attestent des effets délétères sur la qualité de l'air mais aussi de l'ambiance sonore. La pollution sonore a un impact sanitaire important, elle affecte le système cardiovasculaire mais joue aussi sur la santé mentale (stress, troubles psychologiques...) Faut-il souligner que notre région est particulièrement mal placée en France au plan de la santé mentale, doit-on surajouter des pollutions supplémentaires? Concernant la pollution de l'air, elle est déjà alarmante à l'échelle de la métropole lilloise, nous sommes régulièrement en dépassement des seuils et la seule pollution aux particules fines est déjà responsable de 14% des décès dans notre territoire. L'augmentation du trafic va logiquement augmenter ces émissions. D'autres émissions sont concernées dont certaines encore non mesurées alors qu'elles sont encore plus délétères pour la santé humaine, c'est le cas des nano-particules principalement émises par le transport aérien. Notre territoire est plutôt "dans le rouge" sur les indicateurs de santé et notamment de la santé-environnement. Faut-il exposer encore plus ses habitants pour qu'une très faible part d'entre eux puissent jouir sans entrave d'un mode de déplacement extrêmement impactant? Dans l'impact sanitaire, il est important de prendre en compte celui occasionné par la congestion des voies routières dès la fin de la concession avec une augmentation du trafic de 21% sur une infrastructure déjà au bord de l'asphyxie. Pire en 2039, avec le projet immobilier attaché au projet, l'augmentation du trafic s'élève à plus de 75% !!! Renforcement des pollutions de l'air et sonore, stress du déplacement routier... Cette zone de trafic va devenir insupportable à vivre et à traverser.

La "Priorité 4.2 : Limiter les atteintes à la santé humaine dues à un environnement dégradé" de notre agenda 2030 (Objectifs de Développement durable) n'est ici pas du tout respecté. Nous sommes à revers de cet engagement!

L'impact économique de l'aéroport est extrêmement important pour la collectivité, in fine les citoyens! Si l'on intègre la remédiation aux impacts environnementaux, la facture est encore plus lourde. Nos collectivités ne sont pas particulièrement riches d'une part et d'autre part, ces budgets sont donc consacrés à une très petite part de la population! Enfin, les modes de vie évoluant, la prise de conscience environnementale aidant, les projections de développement ne peuvent être en aucun cas garanties et donc l'équilibre économique n'est pas assuré, loin s'en faut? Que se passera-t-il en cas de déséquilibre? La collectivité sera sollicitée?

L'argumentaire du projet n'est pas valide. Outre l'évolution des modes de déplacement, post-covid notamment, c'est un contresens total que de maintenir des lignes intérieures qui n'ont rien à envier au train. La seule ligne Lille-lyon, qui comptabilise 700 000 voyageurs/an, absorbée par le TGV Lille-Lyon (trajet en 3 heures) permet le report de la saturation à 2037! Enfin, la part de la mise aux normes dans ce projet est parfaitement ridicule et ne semble servir qu'à proposer le développement injustifié de l'infrastructure.

Proposition:

Mettre aux normes l'aéroport et mettre en place une politique socio-environnementale (réduction drastique des pollutions air, sol, bruit ; couvre-feu nocturne de 8 heures) compatible avec les exigences d'un mode de vie décent et plus prosaïquement de notre agenda 2030

Transférer a minima la ligne Lille-Lyon vers le train et étudier les autres lignes transférables.

Consacrer les lignes budgétaires à développer des transports en commun propres et bénéficiant au plus grand nombre.

Esther DASSONVILLE Appel D'Ère! 3 rue de l'École 59830 Wannehain 06.15.77*****
<http://www.appeldere.eu>

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@841 - Mh - Seclin

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 12:43:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre l'agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Ma maison se trouve juste en dessous d'un des couloirs aérien de l'aéroport de Lesquin, ce qui n'est pas amusant tous les jours surtout l'été car il faut savoir que le même avion peut passer 5 à 6 fois en attendant d'avoir le feu vert de la tour de contrôle.

Quant aux retombés économiques pour Seclin elles sont utopiques , les retombées seront une pollution de tout genre et une circulation intensive. Je suis pour ma part très déçue que le maire de Seclin soit pour ce projet.....

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@842 - Laurent Kevin - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 13:37:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aéroport de Lille lesquin

Contribution :

La Métropole a besoin d'un aéroport digne de ce nom. De nombreuses personnes ont besoin de se déplacer. Pour ce faire ils se rabattent sur les aéroports environnants (dont celui de Charleroi par exemple) entraînant de nombreux flux de voiture inutiles.

Il faut aussi remettre les choses dans son contexte... L'extension est pour envisager 4 millions de passagers par an !!! c'est à dire la fréquentation de l'aéroport de Beauvais pour ceux qui connaissent... = le minimum pour une ville de cette taille... et encore c'est très peu par rapport à n'importe quelle agglo de la même taille (Toulouse 9M, Marseille 9, Lyon 10, nantes 7, bordeaux 7...).

Evidemment, il existe toujours l'argument que ceux de Paris, Bruxelles ne sont pas loin mais quand même... Oui Lille est aussi une "ville du train", mais tout cela ne peut pas non plus compenser un aéroport minuscule sous dimensionné et mal desservi (il sera bien desservi seulement s'il se développe).

Les problématiques de bruit et de pollution / atterrissages et départs / ne concernent qu'une poignée d'habitants vu l'orientation de la piste (Seclin, Fretin, Peronne, Lesquin, Templemears...) = 20 000 habitants ?) ce qui ne représente pas bcp de monde ! Vue l'orientation de la piste. excuser du peu. Combien de personne dans la métropole habitent le long d'un autoroute ou d'une voie rapide ? 100 000 / 200 000 ? est il question de les fermer ? non car les habitants notamment des Villes de (Seclin, Fretin, Peronne, Lesquin, Templemears...) s'en servent allégrement.

Regardez l'exemple de Toulouse où toute la moitié ouest de l'agglomération est sur le tracé de la piste d'atterrissage - pourtant très dense. Regardez les nombreuses Villes comme Lisbonne, Londres...

L'agrandissement ne fait pour moi pas de débat, sauf pour trouver quelque chose à dire à beaucoup de gens qui s'ennuient

Alors oui le monde change, l'impératif de changer de modèle de société est évident... mais ce n'est pas le passage de l'aéroport de Lille à une taille très minime (4 millions max) qui va mettre en péril la situation. Les besoins aéroportés se reporteront ailleurs. Je ne dit pas qu'il ne faut pas être vigilant,

mais travaillons déjà sur nos propres consommations (élec, essence, gaz). A noter aussi qu'en dix ans le nombre de voiture n'a pas baissé, voire le contraire dans la métropole! c'est la l'urgence!

Voilà ma contribution. Il s'agissait quand même, via cette remarque, de remettre les choses au juste niveau (taille actuelle, taille visée, nombre d'habitants concernés, comparaison avec d'autres aggro...) pour éviter l'hystérisation des débats.

Lille a 20 ans de retard sur son aéroport.

N'oubliez pas les autres habitants ! Les habitants qui veulent l'agrandissement de l'aéroport !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@843 - Huyghe Anne-Michèle - Cysoing

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 14:06:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

L'agrandissement sous couvert de modernisation est un projet d'un autre temps à contre-courant des engagements nationaux et de ceux de la MEL en termes de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES). En 2019, un tiers du trafic aérien de l'aéroport de Lille-Lesquin correspondait à la ligne Lille-Lyon uniquement et deux tiers du trafic total était remplaçable par le TGV en France. Cette extension pour doubler la capacité de l'aéroport n'a pas lieu d'être à l'heure où la MEL s'est engagée à réduire de 45% ses émissions de GES en 2030!

D'après la cour des comptes en 2016, la mise aux normes européennes ne correspond qu'à seulement 1,3% du budget annoncé de 100,9M€ de ce projet de modernisation. Nous sommes pour la mise aux normes de sécurité mais contre ce projet d'extension qui englobe un élargissement des pistes, une extension de parking, un parking à avions et surtout l'extension de l'aérogare pour doubler le trafic de passagers de 2,1 à 3,9 millions par an. Nous nous opposons notamment à l'élargissement des pistes permettant le vol de gros porteurs (catégorie E) qui sont beaucoup plus lourds, bruyants et polluants. Nous demandons le maintien au maximum des 2,1 millions de passagers-ères par an.

De plus, nous rappelons aux pouvoirs publics la nécessité de mettre en place un couvre-feu nocturne de 8 heures minimum pour préserver la santé des riverains-es. Nous demandons une étude sanitaire sur les émissions des particules ultra-fines liées à l'aéroport de Lille. L'implantation de l'aéroport sur les champs captants requiert une vigilance accrue pour protéger le bien commun et vital qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL. Rappelons que cette nappe est classée comme très vulnérable et n'est qu'à 10 mètres en dessous de la surface. L'élargissement de la piste conduirait à imperméabiliser 3,6 ha supplémentaires, ce qui n'est pas acceptable et contraire à la loi sur l'eau (LEMA).

Enfin, nous demandons des engagements contractuels fermes avec une valeur légale contraignante sur le non-développement du fret aérien qui n'est pas compatible avec la santé, l'environnement et donc avec l'intérêt général des 55 000 personnes impactées par le Plan de Gêne Sonore.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@844 - Pierre - Lesquin

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 14:20:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON AU PROJET D'AGRANDISSEMENT POLLUANT

Contribution :

NON à l'AGRANDISSEMENT de l'AEROPORT !/

Bonjour,

Non à la pollution sonore, de l'air et de l'eau déjà trop importante.

Comment justifier un aéroport international à 1h de Roissy, Charleroi, Beauvais, Anvers ...?

La réponse est purement économique avec pour seul but lucratif, le profit de pétroliers et du leader européen du BTP concessionnaire de l'aéroport pour 20 ans.

L'aéroport répond déjà pleinement aux besoins du commerce et tourisme.

Expliquez nous pourquoi un billet d'avion est moins cher pour l'étranger qu'un aller retour Lille Paris?

La réponse est dans les taxes et subventions accordées aux compagnies pour alimenter des compagnies avec l'argent des contribuables, y compris ceux qui n'ont pas les moyens de voyager.

La politique pratiquée à l'égard des compagnies aériennes prévoit des SOUTIENS MARKETNG visant à FAVORISER l'ouverture de nouvelles dessertes ou à renforcer le trafic de liaisons existantes.

NON à l'augmentation des vols et votre projet de fret de Jour comme de nuit.

Un Boeing 747 au décollage émet autant de particules ultra fines qu'un million de camions...

Je rappelle que la phase de décollage se situe sur les 30 premières minutes.

Page 1300 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Libérer du kérosène, qui est composé de Fioul brut et additif antigel sur les populations ne dérangent personne ?

Arroser les populations de milliards de particules invisibles NOx, reconnues cancérigènes, absorbables par les voies respiratoires, puis dans le sang, provoquent des lésions irréversibles au cerveau.

Les maladies respiratoires et Alzheimer sont les conséquences les plus observées en plus de l'asthme, hyper-tension,...

Vous êtes dans l'obligation de répondre à l'article 1 de la charte de l'environnement de la constitution française N°2005-205 du 1er Mars 2005.

Cacher votre projet derrière le mot magique de « sécurité » est honteux vis à vis de toute les populations de la métropole

La mise aux normes que vous évoquez est un prétexte pour élargir la piste de 15m sous le terme « création d'accotement de piste », pour recevoir des gros porteurs Boeing et Airbus de Fret.

C'est également le projet caché soutenu par le lobby des affréteurs.

Le bruit insupportable pour les populations alentours font réagir vivement.

Pensez également aux autres populations touchées par le mal invisible qui touchera nos enfants et personnes fragiles.

Avoir l'honnêteté de révéler avec transparence, les méfaits causés sur les 1,2 millions d'habitants de la métropole par ce projet sournois devrait être dénoncé par les politiques neutres et sans intérêt personnel..

Pensez également à la décote des Maisons sur un rayon de 10 à 20 kms....

CONCLUSION, je demande le Couvre-Feu de 22h à 7h sans aucun projet d'agrandissement.

NON à la fausse mise aux normes pour accueillir des Gros porteur qui ont une envergure de + de 45m.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@845 - IRINA - Annœullin

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 14:46:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON A L'AGRANDISSEMENT et MODERNISATION de l'AEROPORT

Contribution :

NON à la POLLUTION,

Un décollage d'Avion = 1000 camions.

Les rotations augmentées avec du Fret de jour et de nuit, correspondra à + de 30.000 décollages = l'équivalent de 30 MILLIONS de Camions !!!!!.

Ce n'est plus dans l'air du temps

Comment respecter la loi de protection de la santé des habitants de l'agglomération, prévu dans la constitution ?

Texte N°2005-205.

L'aéroport répond aux besoins et ne nécessite pas d'agrandissement.

Mettre au norme les pistes en créant des accotements de 15m de largeur est une ruse pour faire poser de gros Avions et développer le Fret sans couvre feu possible !!.

Nous avons déjà des bases de fret à VATRY (51) et Roissy (95) qui répondent aux besoins.

=> 4 aéroports entourent déjà Lille.

=> Roissy est à 50mn de Lille avec des TGV de plus en plus performants.

Je rappelle que l'Aéroport de Lille se situe en plein coeur des habitations.

Une pollution massive par les Nano particules affecteront nos enfants et personnes âgées.

Dépenser nos impôts pour nuire à la santé des populations afin de servir une idéologie de digital et fret à tous prix.

1 gagnant pour 1000 perdants.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@846 - Sébastien - Haubourdin

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 16:49:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Modeste contribution

Contribution :

Bonjour,

Tout d'abord, on ne peut qu'être d'accord avec les mises aux normes. Je suis également favorable aux travaux liés à la piste.

Cet aéroport a plusieurs problèmes :

* l'accès totalement inadapté => détruire la rampe et revoir l'intermodalité paraît être de bon sens ;

* Nantes, Bordeaux, Lyon, Strasbourg => ces destinations sont facilement accessibles en train c'est un non-sens écologique de nos jours ! Ces lignes devraient être fermées ce qui dégagerait de la place pour d'autres destinations ;

* l'aérogare est inadaptée et saturée ;

* il est situé au niveau des champs captants, l'étude indique bien que cette ressource est primordiale pour la métropole et « vulnérable » sur le site ;

* il sert principalement pour les affaires et les Nordistes partent en vacances (soyons sérieux sur l'argument des retombées économiques liées au tourisme, vu les destinations proposées c'est plus un tourisme Nord -> Sud que l'inverse ! comment pouvez-vous estimer le nombre d'emplois créés passant de 2 900 à 4 800 ?)

Page 1303 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

L'aérogare actuellement peut et doit être modernisée... mais pas au prix des terres agricoles/champs captants grignotés. La démolition de la rampe et l'organisation de meilleurs transports en commun permettrait de récupérer de la place au niveau des parkings (qui pourrait être silotés pour gagner de la surface au sol).

=> L'idée étant d'avoir une balance nulle au niveau de l'emprise construite au sol. Et c'est pour moi capital !

En soit, le projet de bureau est inadapté par rapport à ces contraintes (il me semble d'ailleurs avoir entendu dire qu'il était abandonné ?).

La suppression des dessertes inutiles car facilement accessibles en train (3 h) permettrait de proposer d'autres destinations plus lointaine.

À propos de la part de Lesquin dans les aéroports fréquentés :

Comment voulez-vous rivaliser avec Paris ou Bruxelles ? Lille ne peut pas proposer autant de destinations. C'est assez logique que la part soit plus faible. Et l'extension n'y changerait presque rien. Ces aéroports sont dopés car ils proposent des destinations touristiques beaucoup plus importantes.

Un mot sur les chiffres :

L'hypothèse se base sur une augmentation de la capacité/remplissage des avions. Cela n'est pas du ressort de l'aéroport et ne sera possible que si les gens viennent en masse sur les vols. Peu crédible (les compagnies n'ont pas spécialement intérêt à mettre de plus gros avions dans un si petit aéroport et les passagers à venir vu le peu de destinations !)

D'autant plus que les vols intérieurs sont de plus en plus décriés.

Personnellement, je prends presque toujours le train pour aller à Paris et profiter d'une offre diversifiée.

J'ai simplement utilisé Lesquin pour la Corse !

Pour finir un mot sur les passagers :

* ceux qui utilisent peu l'avion (moi) :

Je rappelle que Paris est accessible depuis Lille en 50 min de T.G.V.

Peu d'utilité d'une extension (surtout si c'est pour garder des vols intérieurs).

* ceux qui fréquente souvent l'avion :

Désolé... mais de nos jours c'est une abberation écologique. D'ailleurs, les billets devraient être surtaxés pour faire ressortir l'impact de ce type de déplacement. Il est urgent de diminuer ce type de déplacement... et si le fait que Lesquin soit peu adapté, je prends.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E847 - CLAUDIE LEROY

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 17:05:48

Lieu de dépôt : Par email

Objet : AGRANDISSEMENT DE L AEROPORT DE LILLE

Contribution :

Mesdames, Messieurs, Je suis domiciliée à Péronne en Mélois donc directement concernée par la décision d'agrandissement de l'aéroport de Lesquin. Je vous informe que je suis contre tout agrandissement ou augmentation du nombre de trafics aérien. En effet, je subis déjà beaucoup de désagréments, le bruit, la pollution aussi bien à l'atterrissage qu'au décollage à toutes heures du jour et de la nuit. Sans compter la détérioration de la santé des habitants, en effet une enquête a été menée qui met en évidence les effets négatifs sur la santé, une durée de vie limitée. La société a enfin pris conscience des effets négatifs et de l'importance de l'écologie, afin de laisser aux prochaines générations une terre plus respirable. · Je ne compte plus le nombre de fois où l'alerte à la pollution est notée sur les panneaux du périphérique. · Les informations sur la sécheresse · Etc... C'est donc une hérésie, cet agrandissement qui va à l'encontre de tout progrès et protection de la nature, destruction des champs captant, au profit de quelques actionnaires donc toujours des lobbies financiers ! Salutations Claudie LEROY-LAMAIRE

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@848 - Debuchy Jean Pascal - Fretin

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 17:09:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aeroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Toutes mes félicitations pour avoir imaginé cette extension !!!!!

Repoussons les méchantes graminées gorgées de chlorophylle pour les remplacer par un beau ruban de bitume et de goudron.

Multiplions les vols pour arroser les communes des environs des déchets de combustion.

Et bien sûr pas de couvre feu.... Marre de compter les moutons je veux compter les avions !!!

Bravo à tous, les générations futures nous jugerons !!!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E849 - Claudie Leroy ...

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 17:18:56

Lieu de dépôt : Par email

Objet :agrandissement aréoprot de LESQUIN

Contribution :

Mesdames, Messieurs, Je suis domiciliée à Péronne en Mélançois donc directement concernée par la décision d'agrandissement de l'aéroport de Lesquin. Je vous informe que je suis contre tout agrandissement ou augmentation du nombre de trafics aérien. En effet, je subis déjà beaucoup de désagréments, le bruit, la pollution aussi bien à l'atterrissage qu'au décollage à toutes heures du jour et de la nuit. Sans compter la détérioration de la santé des habitants, en effet une enquête a été menée qui met en évidence les effets négatifs sur la santé, une durée de vie limitée. La société a enfin pris conscience sur les effets négatifs et de l'importance de l'écologie, afin de laisser aux prochaines générations une terre plus respirable.

- Je ne compte plus le nombre de fois ou l'alerte à la pollution est notée sur les panneaux du périphérique.
- Les informations sur la sécheresse
- Etc...

C'est donc une hérésie, cet agrandissement qui va à l'encontre de tout progrès et protection de la nature, destruction des champs captant, au profit de quelques actionnaires donc toujours des lobbies financiers ! Salutations Claudie LEROY-LAMAIRE

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@850 - Daniel

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 17:54:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Extension de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Page 1306 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Monsieur le Commissaire enquêteur,

J'émet un avis défavorable à l'extension de l'aéroport Lille-Lesquin.

En pièce jointe, vous trouverez les arguments de ma décision.

Cordialement

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Réponse EP Aeroport.pdf, page 1 sur 2

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je suis riverain de l'aéroport et subit directement les nuisances liées à son activité. Je reconnais son utilité relative, mais...

Je retiens l'avis émis par les scientifiques de limiter à 1,5°C l'augmentation du réchauffement climatique pour éviter les conséquences dramatiques pour l'humanité. L'agrandissement de l'aéroport est contraire à l'intérêt général dans le contexte de l'urgence climatique et la nécessité des réductions des émissions des gaz à effet de serre.

Je considère qu'un trajet en avion individuel est l'un des moyens de transport les plus polluants qu'il soit et souhaite privilégier les alternatives moins émettrices de gaz à effet de serre.

Je m'appuie sur les propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 40 % d'ici 2030 par rapport à 1990 et préconisant l'interdiction de construire de nouveaux aéroports et d'exclure l'extension des anciens.

J'estime que le projet de modernisation de l'aéroport va à l'encontre des décisions de l'Accord de Paris sur le Climat avec le doublement du nombre de passagers et l'augmentation de l'emprise foncière (10ha) dégradant l'environnement immédiat et impactant l'écologie. Les « mesures environnementales » présentées ne résoudront pas ces effets.

De plus, la nappe phréatique située sous l'aéroport risque d'être encore plus altérée par son extension (terres imperméabilisées, rejets de substances polluantes). L'impact sur les captages au sud de la métropole est envisageable.

Les infrastructures routières déjà saturées par le trafic journalier ne pourront en absorber le surplus. Le projet contribue à aggraver le phénomène de congestion que connaît déjà le territoire dû, en particulier, aux programmes immobiliers des communes. A cela s'ajouterait l'extension des différents parcs d'activités et de stockage amenant encore une augmentation du trafic.

Les nuisances sonores émises par le trafic aérien vont s'accroître. Son extension va entraîner l'ouverture de nouveaux créneaux horaires tard le soir et tôt le matin, voire de nuit. En tant que riverain de l'aéroport ces nuisances impactent déjà sommeil, état de santé et cadre de vie. Un couvre-feu d'au moins 8 heures est à appliquer, les vols de nuit sont à prohiber.

Le non respect déjà constaté des couloirs de décollage par certains pilotes s'aggravera fatalement et accroîtra la gêne occasionnée sur les riverains (pollutions sonore, visuelle et de l'air).

Le carburant utilisé par les avions, le kérosène, est une source pétrolière très polluante et taxée moindre que les carburants pour les véhicules routiers. La fausse idée des agro-carburants participe aujourd'hui à la déforestation et la diminution de la surface des

Document : Réponse EP Aeroport.pdf, page 2 sur 2

terres agricoles pour l'alimentation humaine, accroît la chute de la biodiversité et la famine dans le tiers-monde.

La prise de conscience environnementale post Covid a changé les comportements des voyageurs. Les projections de trafic proposées ne tiennent pas compte de ce phénomène. La modification des méthodes de travail (télétravail, visioconférence, par exemple), les modes de communication et les alternatives ferroviaires amèneront obligatoirement la baisse de la demande des voyages aériens.

L'accroissement du nombre de vols et de voyageurs aura mécaniquement un impact sur la qualité de l'air (émissions supplémentaires de polluants - NO2, PM10, PM2,5 - et concentrations dans l'air ambiant), sachant déjà que l'air ambiant est encombré par l'activité de la métropole. Il est à craindre une explosion du taux des particules fines dans l'air avec retombée directe et ses conséquences sur les riverains de l'aéroport.

L'augmentation des charges financières (environnement, pollution, trafic, impôts, taxes...) sera directement répercutée sur les finances des habitants de la métropole et des communes impactées.

Considérant ces arguments, je donne un avis défavorable au projet d'extension de l'aéroport Lille-Lesquin. Je souhaite que ADL SAS travaille à la diminution du trafic aérien afin d'apporter sa contribution à la baisse du réchauffement climatique. Je demande également que la Métropole Européenne de Lille retire son soutien à ce projet, que la Région des Hauts-de-France et l'Etat en fassent de même. Ceci pour la sauvegarde de la biodiversité, la protection de l'environnement, celle des ressources en eau et pour le bien-être des habitants des communes impactées.

Daniel DEMOUVEAUX

E851 - patricevasse

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 18:01:27

Lieu de dépôt : Par email

Objet : OPPOSITION AGRANDISSEMENT AEROPORT LESQUIN

Page 1309 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Suite aux confinements plus ou moins stricts selon les pays, le ciel gris et l'atmosphère opaque de certaines mégapoles s'étaient sensiblement et rapidement améliorés. Les élus annonçaient « un après-Covid » et beaucoup de citoyens voulaient y croire... Mais non, rien ne changera ! Cruelle désillusion... Est-il raisonnable de développer le trafic aérien ? NON bien sûr, c'est d'une ineptie monumentale ! Les raisons sont nombreuses, la principale étant l'impact effrayant sur notre environnement : l'extrême urgence est là et sans doute est-il déjà trop tard pour éviter une catastrophe prochaine mais peut être pouvons-nous encore en limiter les dégâts. Nous nous opposons vivement à tout accroissement du trafic aérien. Et, ce ne sont pas les « gilets jaunes », peu habitués des aéroports, qui bloqueront les ronds-points !!! VASSE Patrice et VASSE Danielle SAINGHIN EN MELANTOIS

avast-mail-stamp.png L'absence de virus dans ce courrier électronique a été vérifiée par le logiciel antivirus Avast.

www.avast.com

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@852 - VIAL RAPHAEL - Ronchin

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 18:08:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution groupes des élus Ronchin l'Ecologie en Commun et Ronchinois.es aux Commandes de la commune de RONCHIN

Contribution :

Vœux formulé par les 2 groupes municipaux d'opposition de Ronchin en Conseil Municipal du 5 février 2021

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Ronchin, l'Ecologie En Commun et Les Ronchinois.es aux Commandes CM 09 02 2021 voeu aéroport.pdf, page 1 sur 1

VŒU DEPOSE PAR LES GROUPES « RONCHIN, l'Écologie EN COMMUN » et « LES RONCHINOIS.ES AUX COMMANDES » CONCERNANT LE PROJET DE RESTRUCTURATION DE L'AEROPORT DE LILLE-LESQUIN

Considérant l'objectif de limitation du réchauffement climatique mondial à 1,5°C recommandé par les scientifiques pour éviter des conséquences désastreuses pour l'Humanité,

Considérant la déclaration d'urgence climatique et écologique décrétée le 13 octobre 2020 par la ville de Ronchin,

Considérant que l'avion est le moyen de transport qui émet le plus de gaz à effet de serre qui soit, et que, pour une part des déplacements, des alternatives existent et doivent s'y substituer (train, visioconférence...),

Considérant la proposition de la Convention Citoyenne pour le Climat « Limiter les effets néfastes du transport aérien » proposant entre autres d'interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants »,

Considérant qu'à ce jour les navettes et transports en commun ne représentent que 5% des voyages pour venir et repartir de Lesquin et que même avec l'objectif hasardeux de 17%, notre commune et celles alentours seront impactées par l'augmentation du trafic routier et ses émissions de gaz à effet de serre,

Considérant que le projet du groupement Aéroport de Lille SAS, exploitant de l'aéroport situé dans la commune voisine de Lesquin, de « moderniser » ses infrastructures afin de :

-passer de 2,2 millions de passagers en 2019 à 3,9 millions en 2039 ;

-passer d'une aérogare de 18000 m² à 33400 m² de surface et d'aménager 1722 places de parking supplémentaires en imperméabilisant une surface de 17 hectares ;

Est manifestement en contradiction avec l'Accord de Paris et plus largement avec les enjeux climatiques et écologiques actuels,

Considérant la mobilisation d'associations et collectifs citoyens contre ce projet, par exemple le 3 octobre 2020 sur le site de l'aéroport, ou encore pendant la concertation organisée par Aéroport de

Lille SAS,

Considérant le récent rapport de l'Autorité Environnementale pointant des lacunes et des exigences trop faibles sur la protection de l'air, de l'eau, des sols, du climat, de la biodiversité ainsi que sur les nuisances sonores,

Par le vœu de ses élus, en conseil municipal, la ville de Ronchin demande au groupement Aéroport de Lille SAS de renoncer à son objectif de forte augmentation de son trafic aérien et donc de son projet d'agrandissement et d'extension de l'aéroport. Au contraire, elle l'invite à travailler à une division par deux du trafic aérien en 2030 par rapport à 2010, afin d'apporter sa nécessaire contribution à l'objectif de limitation du réchauffement climatique.

Le conseil municipal de Ronchin demande à la Métropole Européenne de Lille de retirer son soutien à ce projet, et de s'y opposer également, en cohérence avec les objectifs de son projet de Plan Climat Air Energie Territorial, ainsi qu'à l'état, à la Région Hauts-de-France, à la ville de Lesquin et autres Collectivités. Elle soutient la mobilisation des organisations et citoyens soucieux de la préservation des bonnes conditions de vie contre ce projet.

@853 - WRONKA Paul - Templemars

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 18:20:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur le projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille

Contribution :

Je m'inquiète de l'augmentation de la fréquence des vols de cet aéroport. Les vols par avion posent de grandes questions écologiques et rien n'est engagé pour les décarboner.

De plus les itinéraires de cet aéroport passent au dessus des champs captant de la périphérie de Lille. Je demande une étude d'impact sur la qualité de l'eau recueillie en lien avec l'accroissement des pollutions dues aux carburants consommés par les avions.

De plus je suis concerné par les passages des avions et je crains pour la santé de mes enfants ainsi que la mienne. Le projet est donc questionnant d'un point de vue de son utilité et de son risque de santé publique.

Je suggère de commencer par la rénovation et la modernisation modulaire (permettant un accroissement d'activité quand il sera prouvé que celui-ci n'aura pas d'impact sur l'écologie et la vie des riverains alentour).

Je pense également que la région HDF pourrait innover en faisant la promotion du train à l'international et de ses tarifs qui dissuadent d'utiliser ce mode de transport moins polluant.

Je m'attriste donc qu'au lieu de l'innovation, nous soyons tentés de choisir un projet qui ne fait que copier les mauvaises décisions prises ailleurs en pensant à demain sans penser à après-demain.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@854 - CASSAR Jean Philippe - Ronchin

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 18:33:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Un aéroport incompatible avec la stratégie bas carbone.

Contribution :

Dans la partie 3 du dossier "non technique", intitulées LES EFFETS ATTENDUS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LES MESURES DE RÉDUCTION ASSOCIÉES, il est indiqué :

"Il apparaît ainsi que le scénario de référence et le scénario de projet intégrant les évolutions tendanciennes sont tous deux conformes aux objectifs de réduction absolue que la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) prévoit pour l'aviation civile domestique."

Les mesures pour expliquer cet avis relèvent des bonnes intentions, des paris technologiques, de la minimisation d'impact ou de mécanismes de compensation.

-La réduction du poids carbone de la construction

Page 1312 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

-La réduction du déstockage carbone en réduisant les surfaces de prairies et de terres agricoles impactées

La réduction la plus certaine et la plus importante est de ne pas faire ce projet.

-L'accompagnement au déploiement des carburants durables d'aviation (sustainable aviation fuel)

On nous vend une solution technologique qui n'existe pas : l'origine du carburant ne le rend pas "durable" : il consomme une ressource qui devrait être mobilisée ailleurs. Si des avions potentiellement plus économes volent plus, où est la stratégie bas carbone.

-La souscription à un contrat d'électricité verte

-La mise en place d'un système management carbone

Quel impact réel sur la production de CO2 ? Les systèmes de compensation permettent seulement aux pollueurs de verdir leur image.

Nulle part (il semble que la motivation de cet avis ne fasse pas partie du dossier) n'est mentionné comment ces mesures pourraient compenser la production de CO2 induite par la réalisation du projet lui-même et par l'augmentation du trafic aérien. Dans une optique d'une diminution de nos gaz à effets de serre l'objectif devrait même être de la diminuer en mettant en œuvre des mesures sans pour autant augmenter l'activité.

Les bases même du projet sont faussées. Elles prennent l'augmentation de fréquentations comme un élément mécanique en réponse à une soi-disant demande de la population de la région. Alors que cette demande est induite par les vendeurs de rêve et les publicitaires.

Ce projet va à l'encontre de ce que doit porter une société soucieuse de la transition énergétique et de la réduction drastique des émissions de gaz à effet de serre que la France s'est engagée à tenir.

Une stratégie globale de réduction des émissions de gaz à effet de serre doit se mettre en œuvre dans les moindres décisions. Autoriser l'extension de l'aéroport de Lesquin serait le signal d'un renoncement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E855 - Corinne Lemay

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 19:14:58

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Contre l'agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Bonjour, Je suis contre l'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin car depuis quelques années, nous subissons de plus en plus de nuisances sonores car les avions au décollage par vent d'est, passent au dessus de notre maison et à basse altitude. Je suis agacée par ce bruit et cela nuit à ma santé. J'ai aussi déjà signalé des vols de nuit c'est pourquoi je demande un couvre feu de manière à pouvoir dormir paisiblement pendant 8 heures minimum Nous sommes venu habiter à la campagne sur la commune de Templeuve en Pévèle il y a 18 ans. Notre fils étant asthmatique, nous avions trouvé un environnement préservé près des marais de Bonance et de Fretin. Maintenant, nous apprenons que les moteurs des avions qui nous survolent, projettent des particules ultra fines et du dioxyde d'azote. Notre santé est en danger sans compter la pollution des marais, qui est devenu un lieu de promenade. De plus il y aura un impact sur notre maison, une dévaluation de notre patrimoine immobilier. L'agrandissement de cet aéroport est un non sens par rapport à notre obligation à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Je vous remercie de prendre en compte mes objections. Cordialement. Corinne Lemay

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@856 - Marc - Seclin

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 19:25:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur PROJET de modernisation et d'extension de l'aéroport lille-lesquin

Contribution :

Simple citoyen , non expert , il m'est difficile d'AJOUTER un avis éclairé sur ce sujet complexe.

Toutes ces contributions exprimées , sur ce site ou ailleurs , par des particuliers , des municipalitésetc ... m'apparaissent , si je peux me permettre , diverses ,riches et formidables

J'ai simplement envie de partager quelques réflexions .

Est on sûr de ne pas avoir changer de paradigme sur le secteur aérien , remettant en cause les modèles précédents ?

En supposant que l'on fasse preuve de BON SENS pour aborder le projet , peut on FAIRE CONFIANCE ,notamment aux engagements pris pour supprimer certaines nuisances ciblées ? La loi sera t elle appliquée si les engagements ne sont pas tenus ?

Et en fait peut être est il urgent d'attendre en attendant d'y voir plus clair .

Page 1314 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

En conclusion je suis POUR LE BIEN ÊTRE des gens dans une DIMENSION ECOLOGIQUE et ECONOMIQUE , et? sans égoïsme , avant tout pour la population du secteur ,concernée directement par l'aéroport

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@857 - Mulier Christian - Emmerin

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 19:26:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :contre l'agrandissement

Contribution :

Ce projet d'extension est une aberration sur le plan écologique : augmentation du trafic donc de la pollution de l'air , il y aurait encore plus de gaz à effet de serre , plus de pollution sonore et de pollution des sols alentour !

Les populations alentour subissent déjà une pollution intense à cause du trafic routier environnant saturé et bruyant , n'en rajoutez pas.

Déjà en 2019 2/3 du trafic pouvait être remplacé par le train , au lieu de ça vous envisagez l'élargissement des pistes qui va permettre d'accueillir plus de trafic et des gros porteurs beaucoup plus bruyants et polluants. il serait même plutôt nécessaire d'investir sur le trafic ferroviaire et pour les aéroports d'instaurer un couvre-feu la nuit pour préserver la santé des habitants des alentours.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@858 - Jacqueline - Looberghe

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 19:57:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Opposition à l'extension de l'aéroport de Lille

Contribution :

Bonjour,

En réponse à l'enquête publique sur l'agrandissement de l'aéroport de Lille je souhaite faire valoir mon opposition à ce projet :

- Le transport aérien va à l'encontre de toutes les recommandations sur la crise climatique (y compris en utilisant des soit-disant bio carburants)

et les gros porteurs seront bientôt obsolètes.

- Nous vivons déjà dans un environnement pollué (industries, transport, agriculture...

En tant que politique votre responsabilité est engagée pour réduire les risques courus par la population, et cet agrandissement aurait forcément un impact négatif sur la pollution des sols et de l'air

-Alors que les riverains essaient de convaincre de la nécessité de diminuer la pollution sonore engendrée par l'actuel aéroport, n'est-ce pas les traiter avec un mépris incommensurable ?

Merci de l'attention portée à ce message

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@859 - Myriam

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 21:54:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :projet de modernisation et d'extension de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Je suis totalement opposée à ce projet pour les raisons suivantes :

- ce projet me semble d'un autre temps à jamais révolu, celui de l'expansion à tous crins. Ce modèle n'est pas un modèle viable, il nous faut revenir à un mode de vie plus sobre, qu'on le veuille ou non la réalité du dérèglement climatique et du réchauffement climatique nous y obligent

- ce projet fait fi des champs captants dont nous ne pouvons ni ne saurions nous passer. Les ressources en eau sont à mon sens à protéger car utiles à notre vie et à notre survie . Par contre

- il ne me semble pas utile de développer les transports en avion dont une minorité profiteront (10% de la population), ce développement étant de plus est financé par la collectivité

J'espère que les décideurs sauront raison garder et entendre la voix des riverains (premiers concernés) qui font entendre leur refus du projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@860 - Céline - Saméon

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 22:12:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Incompréhensible

Contribution :

Ce projet est une aberration écologique, environnementale et sociale.

On va créer des nuisances importantes et augmenter la pollution pour une poignée de gens qui vont en vacances.

On nous demande de restreindre nos trajets et en même temps, on continue de proposer des offres de départ à moindre coût. C'est de la responsabilité des politiques de ne pas le permettre. Car les consommateurs vont se jeter sur les promotions alors que jusqu'alors ils s'en passaient bien. On crée une demande.

Les nuisances sonores vont augmenter, ce n'est pas possible.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@861 - Morniroli Marie-Annick - Bouvines

Date de dépôt : Le 12/02/2022 à 23:59:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : avis défavorable à l'agrandissement

Contribution :

Comment accepter le projet de modernisation dans sa totalité ? Ce n'est pas possible.

Pour la modernisation des structures existantes, il n'y a pas de problème. En effet, notre aéroport doit se mettre aux normes de sécurité depuis plusieurs années.

Par contre, je ne comprends pas la volonté de transporter 3,9 millions de personnes en 2039. Pourquoi nous a-t-on dit lors d'une réunion publique en 2014 que nous passerions difficilement le cap des 2 millions de voyageurs car le TGV et l'avion étaient complémentaires ? Pourquoi une telle volonté alors que la plupart des réunions de travail des collectivités et entreprises s'effectuent à distance ? De plus, les moyens mis en œuvre pour faire voyager 2,6 millions de voyageurs supplémentaires ne peuvent pas être réalisés par dix avions supplémentaires ! Elargir les pistes pour utiliser des avions plus gros me semble peu adapté car l'aéroport est situé dans une zone très urbanisée.

On sait que l'accès à l'aéroport se fait essentiellement en voiture. Les transports en commun sont inexistant : pas de métro, de tram ou de train. Seulement une navette qui a des difficultés à la circulation sur l'A1 très saturée. Il n'est pas nécessaire d'ajouter encore des parkings et des voitures dans ce secteur congestionné.!

Puisque l'émission de gaz à effet de serre est plus importante avec les avions, c'est le moment de stopper cette croissance. Les objectifs de la France en ce qui concerne la neutralité carbone en 2050 semblent déjà suffisamment difficiles à atteindre.

Les Survolés ne peuvent que subir les retombées de nanoparticules qui entraîneraient des maladies respiratoires. Limitons-les !

L'Autorité Environnementale recommande 7 heures de repos consécutives ; le couvre-feu de 11h à 7h doit être imposé ainsi que des amendes pour les compagnies fautives de retards nocturnes.

Si l'on conserve uniquement la clientèle actuelle, on limitera alors les nuisances sonores difficilement supportables dans certaines villes. De nos jours, il devient nécessaire d'établir un PGS (plan de gêne sonore) afin d'indemniser les personnes souffrant tous les jours de ces désagréments.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : CONTRIBUTION A L'ENQUETE PUBLIQUE AEROPORT (1).pdf, page 1 sur 11

CONTRIBUTION DU COLLECTIF « LES SURVOLES » A L'ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE A LA MODERNISATION DE L'AEROPORT DE LILLE-LESQUIN

Cerné par quatre aéroports internationaux (Roissy Ch d G, Amsterdam shipool, Londres Heathrow, Bruxelles-Zaventem) et quatre aéroports régionaux (Charleroi, Ostende, Beauvais et Orly), tous à moins de 2h30 de Lille en TGV ou par route, l'aéroport de Lille-Lesquin doit se moderniser et répondre aux directives de l'Union Européenne de 2008 et 2014 en matière de sécurité pour garder sa certification. On peut d'ailleurs s'interroger sur le retard de cette opération de mise en sécurité, tant pour les passagers que pour les populations riveraines, de la part des responsables publics, Région et S.M.A.L.I.M, propriétaires avec la M.E.L des infrastructures. Ce retard avait déjà été soulevé, à deux reprises, par la Chambre Régionale des Comptes en 2016: « mise aux normes européennes des pistes pour un montant estimé de 1,3 M€ » (source : C.R.C rapport d'observations définitives du 27 mai 2016 et 15 juin 2016). D'autre part, la dérogation accordée à l'aéroport jusqu'en 2025 par les services de l'aviation civile est-elle conforme à la mission première de cette administration : la « sécurité » ?

Le 1er janvier 2020, les propriétaires de l'aéroport, en confiaient l'exploitation sous forme de D.S.P (délégation de service public) au groupement « Eiffage-aéroport de Marseille-Provence » sous l'appellation « Lille Aéroport SAS », après un appel d'offre auquel ont concouru deux autres sociétés. Est-il besoin de rappeler les critiques des Cours des comptes nationale et européenne à ce genre de délégation de P.P.P (partenariat public-privé) en raison de leurs coûts pour la collectivité. (source : « rapport des Cours des comptes européennes 20 mars 2018, rapport de la Cour des comptes, décembre 2017) !

Très rapidement, « Lille Aéroport SAS » et le S.M.A.L.I.M ont mis en place une stratégie de communication, sous forme d'une « concertation » en liaison avec la C.N.D.P (Commission Nationale du Débat Public). Cette « démocratie participative » aurait eu entièrement sa place si elle avait été organisée avant la prise de décision du 25 juillet 2019 en laissant les citoyens se prononcer sur les trois projets. Dans la situation actuelle, elle apparaît plus comme une caution « obligée » des citoyens, sur un seul projet.

Ce projet de modernisation comporte en fait deux volets :

- le projet de modernisation des installations **actuelles** (et non « à venir », comme l'élargissement de la piste principale) et de mise aux normes obligatoire de l'infrastructure, également qualifié de « **scénario de référence** » ;
- Un projet « d'agrandissement » (comme l'élargissement de la piste principale pour accueillir des gros porteurs de code E), qui ne dit pas son nom, dont une partie est incluse dans le projet « modernisation » qualifié dans sa globalité de « **scénario de projet** » ;

Le garant de la concertation désigné par la Commission Nationale du Débat Public (C.N.D.P) a d'ailleurs relevé ce problème de « sémantique » dans son rapport « Bilan du garant, 18/12/2021, page 16).

Le projet de « mises aux normes », ne pose pas de problème à condition qu'il ne s'agisse pas de « **modifications substantielles** » comme l'élargissement de la piste principale, en raison du caractère obligatoire des directives européennes de 2008 et 2014, sauf à ce que

l'aéroport de Lille perde sa certification en cas de non-réalisation, c'est à dire soit frappé de fermeture. Le projet de modernisation des installations **existantes** découle en grande partie de cette mise aux normes, notamment en matière de sécurité ou de sûreté, même si sur ces deux derniers points, peu d'information sont données, ce qui se comprend, mais est regrettable car des erreurs importantes sont déjà décelables pour les spécialistes de la sécurité, ou d'autres....

Par contre, le projet « agrandissement » et développement de l'activité, rarement annoncé officiellement, qui est le « bonus financier » de l'exploitant et le « levier » de son retour sur investissement, et accessoirement du S.M.A.L.I.M, donc des propriétaires des infrastructures, est une ineptie écologique, économique, et environnementale.

Le dossier d'enquête publique, **au titre très réducteur de « projet de modernisation »**, et posant une question de sémantique quant à son titre comporte près de huit mille pages. Il y a un réel déséquilibre entre le pétitionnaire (AdL SAS) et ses bureaux d'étude, et la connaissance de ce domaine particulier de l'aéronautique et du transport, des élus locaux et des populations, notamment riveraines, qui vivent au jour le jour les nuisances, tant de santé publique (respiratoires, sonores), de mobilité, et de leur conditions de vie en général.

Ces nuisances à venir, aggravant les conditions de vie des riverains, entrent dans le champ juridique du « préjudice supplémentaire ».

EMPORT DE PASSAGERS, NOMBRE QUOTIDIEN DE MOUVEMENTS, TRAFIC ;

Année	Passagers transportés (millions)	Mouvements annuels (milliers)	Mouvements quotidiens	Nombre de passagers par vol	Taux de remplissage en % (1)
2019	2,2	21.139	58	104	57,00%
2023 (2)	2,6	19.528	54	135	75,00%
2039 (3)	3,9	24.779	68	158	87,00%

Source : dossier enquête publique (1) capacité des avions actuels (180 passagers), AdL envisage des A350 et B777, code E (capacité 400 places) plus lourds, plus bruyants, plus polluants (source : dossier E.P), (2) scénario de « référence », (3) scénario « projet ».

Deux autres sociétés, X et Y, ont concouru à l'appel d'offre. Pour 3,9 M de passagers en 2039, elles présentaient les hypothèses suivantes :

- La société X prévoyait **32 120** vols annuels, soit 88 par jour avec 124 passagers en moyenne, donc 7391 vols supplémentaires qu'AdL SAS !
- La société Y prévoyait **36500** vols annuels, soit 100 par jour, avec 106 passagers en moyenne donc 11 771 avions supplémentaires qu'AdL SAS !

Comment « AdL SAS » peut-il réussir avec 68 mouvements quotidiens, là où ses deux autres concurrents, également spécialistes de la gestion d'aéroport, avaient besoin respectivement de 88 et 100 mouvements quotidiens pour répondre aux exigences du dossier ?

Dans son dossier, « AdL SAS » envisage la venue d'Airbus A350 et de B777 (code E, **non**

encore en service actuellement sur l'aéroport) d'une capacité double (400 sièges, jusqu'à 550 places pour le B777 en version « lowcost », données constructeur) que celle des avions actuellement utilisés (code C) : A319, A320, B737 (180 sièges, données constructeurs), donc des avions plus lourds, plus bruyants, plus polluants, avec des trajectoires différentes en raison de leurs caractéristiques techniques, dont pour le moment on ignore tout ! L'arrivée de ces avions « gros porteurs » est clairement explicitée dans les pièces D02, partie 3 pages 6, 9.

Toutes les hypothèses du dossier d' « AdL SAS » (études, simulations environnementales, nuisances sonores,...) reposent sur ce chiffre minimaliste de 68 vols quotidiens, chiffre qui contribue à la production d'un modèle théorique parfait mais est-il réaliste ?

D'autre part, « AdL SAS » se garde bien de préciser que les avions ont, comme les trains, des heures de départ fixées et coordonnées au plan national, voire international, pour l'usage de l'espace aérien. Un avion ne décolle pas en fonction de son taux de remplissage appelé « emport », mais à partir d'un planning horaire national, voire international, de disponibilité de l'espace aérien, c'est l'une des raisons d'être du « contrôle aérien » ! **C'est un non-sens que de vouloir faire croire qu'un avion décolle à partir d'un certain taux de remplissage !**

Le SMALIM (Région Haut de France et la M.E.L) a accepté et validé le dossier d' « AdL SAS », sans contractualiser d'objectifs à atteindre ou à ne pas dépasser mais surtout sans pénalités à appliquer en cas de non-respect. Tout dans ce dossier, repose sur « **des engagements verbaux qui n'engagent que ceux qui les entendent** » !

L'intérêt général qui doit prévaloir dans ce dossier, y compris dans le cadre d'une Délégation de Service Public, est totalement absent de ce dossier qui semble plus servir les intérêts privés d' « AdL SAS » et de ses actionnaires.

Conclusions : « AdL » et ses bureaux d'études ont choisi des hypothèses pour produire un modèle théorique parfait sur le papier, incluant des « avions basés » (DOC CO4, page 39), donc des vols de nuit, de plus grande capacité (DOC C04, page 40), plus bruyants, plus polluants, mais quelle sera la réalité pour les populations riveraines ? Où est la notion « d'intérêt général » qui doit prévaloir sur les intérêts d'un groupement privé ?

TRANSPORTS, AMENAGEMENT DE ZONE DE FRET, « SUPRAWAY » ;

1) L'augmentation de l'activité de l'aéroport, va entraîner une augmentation des déplacements routiers, notamment le transport individuel automobile compte tenu de la nature de la clientèle de la zone de « chalandise » dans un rayon de 60 Km autour de l'aéroport.

Il n'est pas besoin de revenir sur la situation actuelle des conditions de transports et de circulation dans la métropole lilloise, totalement saturée, qui pénalisent quotidiennement la population.

L'augmentation de l'activité de l'aéroport ne fera qu'accroître cette situation de saturation, jusqu'à arriver à une paralysie complète. Le problème de la décongestion de l'autoroute A1 ne peut trouver sa solution que dans des délestages plus en amont, entre Arras et

Douai.

2) Plusieurs projets de « zones logistiques » sont actuellement à l'étude dans la zone de l'aéroport, voire au stade des autorisations, parmi les principaux :

- la ZAC Lil'AEROPARC au nord, mitoyenne de l'aéroport sur la commune de Lesquin, prévision : 5.000 emplois (source « la gazette du Nd PdC-7/02/2020 »);
- P3logistiqueParks (source: « Lilleactu », 11/10/2021), sur le territoire de Seclin, activité de logistique d'une superficie de 23.000 m² !

D'autres activités s'implantent à la périphérie de la Métropole, souvent de logistiques. Ce seront autant de véhicules particuliers de salariés, et de poids-lourds qui viendront paralyser un peu plus le réseau routier déjà saturé, polluer l'atmosphère, et risquer de porter atteinte aux champs captants en cas de catastrophes.

3) Dans le dossier d'enquête publique, AdL a prévu d'accueillir des avions gros porteurs de catégorie E (airbus A 350 et Boieng B777) de capacité double aux avions actuels de catégorie C (airbus A320 et boieng B737). Ces avions gros porteurs disposent de soutes aménagées pour recevoir du fret (source : dossier d'enquête publique- doc C04 page 35) : « le type d'avions court ou moyen courrier (avions actuels à Lesquin), ne dispose pas de soutes pouvant accueillir des containers fret adaptés », d'où le recours à des avions de catégorie E (source : doc B page 26) : « la réalisation d'accotements pour la piste principale permettra de continuer de recevoir des avions de nouvelle génération (B777 et A350). Ce type d'appareils n'atterrit pas actuellement à Lille-Lesquin ! La réalisation de ces nouveaux « accotements » (2 x7,5 m) ont pour unique but de permettre l'atterrissage de ces gros porteurs et de régulariser la « dérogation » accordée par la D.G.A.C jusqu'en 2025. Il s'agit d'une modification « substantielle » sans lien direct avec la mise aux normes de la piste principale dans sa configuration actuelle, objet des directives de 2008 et 2014 de l'U.E.

La « modernisation » et la « mise aux normes » ne sont qu'un prétexte pour modifier de façon substantielle et agrandir la piste principale en artificialisant et en bétonnant 4,2 ha de terrain le long de la piste principale (2.800m x (2 x 7,5m) pour accueillir des « gros porteurs », plus polluants et surtout plus bruyants.

Contrairement à ce qu'ont déclaré le président du SMALIM et AdL, on peut légitimement penser que l'activité de fret fait certainement parti du « business plan » d'AdL dans le temps et de façon discrète, s'inscrivant dans le développement du « e-commerce ». Rien n'étant contractualisé, tout est possible surtout quand on sait que l'aéroport de Roissy-Charles De Gaulle arrive à saturation de son activité fret. **Tout est résumé dans cette page 35 du doc C04.**

4) Une étude de 73 pages est consultable sur internet sous le titre : « SUPRAWAYS-SYNTHESE-étude-SuprAéro-LILLE-VF ». Elle date du **28 janvier 2020** soit six mois après l'attribution de la D.S.P, mais quand a-t-elle été réalisée (voir pièce B02 du dossier d'enquête publique, résumé non technique, page 29) ? Le donneur d'ordre de cette étude est le SMALIM associé à AdL, et vient compléter la compréhension du « business-plan » développé au point 3 ci-dessus.

Cette étude complète consiste à présenter un nouveau moyen de transport innovant et « privatisable » pour le cœur de la Métropole lilloise à partir de navettes autonomes suspendues à un monorail en béton. Les navettes peuvent transporter, à la demande, de 6 à 9 passagers, mais également 1,5 tonne de fret (voir photo, page 4 du document de 73 pages consultable sur internet) ! Son impact visuel sur le paysage et la richesse

architecturale de la métropole, en particulier de la ville de LILLE, n'est pas sans critique, sans compter l'atteinte à la vie privée des riverains, que pourrait représenter ce mode de transport aérien suspendu à dix mètres de hauteur !

Elle présente la particularité d'avoir « une bretelle » qui dessert l'aéroport de Lille-Lesquin.

On peut s'interroger sur ce mélange de compétence : « la compétence transport dépend de la Métropole Européenne de Lille (M.E.L) **pour les transports en commun** sur son territoire », « le schéma directeur des infrastructures de transport de la M.E.L (S.D.I.T) n'inclut pas l'aéroport » (source : pièce C04 du dossier d'enquête publique-description du projet page 31).

Même si la M.E.L est en partie propriétaire de l'infrastructure de l'aéroport, il conviendrait de clarifier le rôle de chacun, notamment concernant le financement de cette importante opération d'investissement, si elle voit le jour, d'autant que le Président du S.M.A.L.I.M a déclaré : « l'opération de cette D.S.P ne coûtera pas d'argent public » !

Même si on peut comprendre le côté « vertueux » de cette « bretelle » qui desservirait l'aéroport pour soulager la saturation routière et tenter d'atteindre les 17 % de part modale de transport en commun, on remarquera également qu'AdL devrait profiter de la possibilité de ventiler son fret par cet « investissement public » innovant dont on ignore tout, pour le moment, de son financement ! Par ailleurs, qu'entend la société SUPRAWAY par le terme « privatisable » ?

On peut se poser la question de savoir : qu'est-ce qui a primé dans la décision de projet ? la volonté d'offrir à la population un mode de transport supplémentaire innovant alors que l'offre de transport en commun est déjà importante (bus liane, métro,...) ou permettre à l'exploitant privé de l'aéroport d'assurer son développement ? D'autre part, en matière de pollution et de bilan carbone, il serait intéressant de connaître le coût du recyclage des dizaines de milliers de mètres carrés de panneaux photovoltaïques alimentant ce procédé de transport.

EMPLOI ;

De façon générale, toute opération de « modernisation » entraîne des gains en matière de ressources humaines, et notamment avec le développement à long terme de l'intelligence artificielle (I.A) et de la robotique qui lui est associée. Le gain de personnel est d'ailleurs l'un des arguments avancés dans l'étude SUPRAWAY.

Par ailleurs, il est à noter qu'en 2019, AdL emploie 1065 personnes pour gérer environ 2,2 millions de passagers, quand l'aéroport de Beauvais n'emploie que 985 personnes pour gérer près de 4 millions de passagers, objectif que compte atteindre AdL en 2039 ! (source : dossier enquête publique, étude socio-éco. Cabinet SETEC, page 50).

Comme pour « son excès d'optimisme » en matière de gaz à effet de serre relevé par l'Autorité environnementale, il semble que les études d'AdL en matière d'emploi souffrent des mêmes défauts.

AdL s'est tout d'abord opposé à fournir l'étude Arthur. D LITTLE d'avril 2020 qui prévoyait la création de **600 ETP**, en contestant par un courrier du 24 août 2021 l'avis favorable du 22 juillet 2021 n° 20213975 de la C.A.D.A ! Cette étude nous a été malgré tout remise par

le président du S.M.A.L.I.M, le 17 novembre 2021 suite à une réunion avec les co-présidents du S.I.V.O.M. Rien ne justifiait ce refus !

D'ailleurs, à l'occasion de la réunion publique du 16 septembre 2021, organisée à l'Hôtel de la Région, le Président du S.M.A.L.I.M déclarait (voir vidéo sur site « modernisons l'aéroport », +3h à 3h07) : « pour nous, cette étude était assez **anecdotique** ». (celle d'avril 2020)...., alors que l'étude qui vient de nous être présentée, c'est une étude toute fraîche, dont je n'ai pas encore eu le temps d'en prendre connaissance.... », « vous n'avez pas eu l'autre étude, qui était une étude sérieuse, **mais pas poussée**, maintenant on a un **truc sérieux** ... , moi, j'ai pas fait la course à l'emploi » ! (sic). La nouvelle étude, réalisée par le même cabinet, créerait, comme par magie, à l'horizon 2050 non plus 600 ETP, mais 1973 ETP, soit trois fois plus que l'étude d'avril 2020 ! (document B2, résumé non technique, page 86). Pourquoi 2050, et pourquoi trois fois plus ?

On peut donc s'interroger sur le sérieux de ces études mais également sur les critères retenus par les décideurs, qui ont présidé, en 2019 pour départager les trois candidats à l'appel d'offre.

L'étude en matière d'emploi est particulièrement confuse et illisible en introduisant deux scénarii : l'un de « référence » (sans agrandissement), le second de « projet » (avec agrandissement), d'autant que les « clés de projection » ne sont pas connues. Par ailleurs pourquoi raisonner à l'horizon 2050, et insister sur ces chiffres, alors que la concession se termine en 2039 ?

Le bureau d'étude aurait été bien inspiré de ne présenter que les « emplois directs » créés et nécessaires au fonctionnement de l'exploitant, et les « emplois indirects » des activités annexes de la plate-forme aéroportuaires. Ces deux chiffres aurait démontré les créations d'emplois qui auraient profité localement.

Les emplois « induits et catalytiques », sont difficilement appréhendables et ce sont ces « emplois » qui connaissent les augmentations les plus fortes, notamment les « catalytiques » (+ 1.347 ETP), dont il n'est pas sûr que le bénéficiaire profite localement.

Cette étude, purement théorique, s'inscrit dans un monde idyllique, et ne prend pas en compte : les progrès technologiques sur la période, généralement destructeurs d'emplois, les crises économiques ou financières voire sanitaires ou environnementales et leurs conséquences.

Ces modèles d'études théoriques, aux contours et hypothèses incertains, ont séduit, dans un premier temps, un certains nombres d'élus locaux. Faut-il, pour autant y accorder une confiance aveugle, tant les imprévus sur une périodes de vingt ou trente ans sont nombreux. **Un modèle théorique, ne reste que théorique dans l'absolu, y va-t-il de l'intérêt général, on peut en douter.**

Dans tous les cas, le « scénario de référence » semble être la solution la plus sage, le scénario « projet » ne créant que 315 emplois (directs et indirects) sur une période de vingt ans (2039), fin de la concession, soit une moyenne de 16 emplois par an pour toute la Région. Ce chiffre est très faible, mis en perspective des nuisances environnementales.

NUISANCES SONORES, TRAFIC, TRAJECTOIRES, AVIONS « BASES » ;

« Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé » Art. 1 de la loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1er mars 2005.

Cet article 1 de la Charte de l'environnement, incluse dans la Constitution française consacre le droit de **tous** les citoyens, y compris les riverains des aéroports, de vivre dans un environnement respectueux de la santé.

Si on peut admettre, des nuisances diurnes « maîtrisées » pour l'exploitation d'un aéroport, il est inacceptable que le sommeil des habitants soit perturbé par le vol d'aéronefs commerciaux ou de fret la nuit. L'instrumentalisation de l'autorisation des vols nocturnes réglementaires : humanitaires, sanitaires, gouvernementaux,.....pour justifier l'éventualité des vols de nuit commerciaux ou de fret, frise l'indécence et le mépris des populations riveraines.

Les effets des vols et nuisances nocturnes sur la santé des riverains et des populations, n'est plus à démontrer. Des études scientifiques, notamment de l'A.N.S.E.S et de l'O.M.S, ont démontré les conséquences néfastes en terme de santé publique : troubles du sommeil, stress chronique, hypertension artérielle, problèmes cardio-vasculaires, troubles hormonaux, problèmes psychiques, troubles de l'apprentissage et difficultés de concentration chez les enfants,..... Le coût financier de ces atteintes par les nuisances sonores d'origine aérienne est estimé en France à 4 milliards d'€ annuel.

AdL et le S.M.A.L.I.M s'engage verbalement à ne « *pas augmenter les vols de nuits, ni à développer les activités de fret* » ! Par contre, ils refusent l'instauration d'un « couvre-feux », et souhaitent l'autorisation « d'avions de compagnies basés », dont on sait pertinemment que ce service aux compagnies aériennes est générateur de vols de nuit. **Quel paradoxe, refuser un « couvre-feu » c'est admettre une activité nocturne !**

I.C.P.E particulière, ADL et le S.M.A.L.I.M, en créant des nuisances supplémentaires s'exposent à la théorie juridique « des préjudices nouveaux et supplémentaires ».

AdL prétend sanctionner par des augmentations de taxes exprimées en %, **sans en préciser l'assiette**, les compagnies aériennes en infraction, contrairement à ce qu'avait préconiser le « garant » (voir bilan du garant, 18 décembre 2020, page 14 § 6). Le montant nominal et réel de ces taxes (quelques centaines d'€ par vol, n'aura aucun caractère dissuasif pour les compagnies aériennes. Quant à l'aviation civile, elle ne semble pas jouer son rôle d'autorité de police administrative dans l'instruction des dossiers d'infractions constatées. Par ailleurs, ce n'est pas l'établissement d'un Plan de Gêne Sonore (P.G.S) qui améliorera la situation des riverains, quand on connaît le montant ridicule des subventions pour l'insonorisation des habitations (quelques milliers d'€) par rapport aux coûts des travaux, et le nombre d'habitations concernées (quelques dizaine tout au plus). Par ailleurs, est-il normal que des riverains doivent vivre en période de canicule l'été, entièrement calfeutrés en raison des nuisances sonores ?

AdL argumente également l'arrivée de générations d'aéronefs plus performants (avions électrique ou à hydrogène) et moins bruyants ! D'une part, AdL n'a pas la maîtrise du remplacement des flottes d'avions qui sont du domaine des compagnies aériennes. D'autre part, outre qu'il y aura toujours des phénomènes de physiques et d'acoustiques incompressibles en matière de bruit, ces générations de nouveaux aéronefs, si elles voient le jour, ne sont pas avant l'horizon 2050 voire plus selon des revues spécialisées ! Seuls les carburants changent, les moteurs restent !

La plupart des aéroports français (Beauvais, Nantes, Bâle-Mulhouse, Marseilles, Toulouse, Bordeaux, Orly,.....) disposent d'un « **couvre-feux** ». Tout récemment, un arrêt du Conseil d'Etat (n° 439195 du 9 juillet 2021), a annulé pour excès de pouvoir, un arrêté du secrétaire d'état aux transports, accordant une dérogation aux restrictions d'exploitation (couvre-feux) antérieures à l'aéroport de Beauvais, consacrant ainsi le droit fondamental

et constitutionnel à la santé des riverains de l'aéroport.

Pourquoi ce qui est possible ailleurs, ne le serait-il pas à Lille-Lesquin ? Les habitants de la Métropole Lilloise ne sont pas des « sous-citoyens », ils ont le droit d'être traités à égalité avec les citoyens des autres régions, d'autant que l'Autorité Environnementale, dont on ne peut mettre en doute l'expertise, a préconisé dans son avis délibéré n° 2021-87 du 3 novembre 2021 : « *un couvre-feu nocturned'au moins 7 heures consécutives* », tout comme l'Agence Régionale de Santé (A.R.S) dans son avis du 29/11/2021 (pièce D04 du dossier d'E.P).

Dans son mémoire en réponse à l'Autorité environnementale, AdL n'apporte que de vagues réponses dilatoires basées sur des « *échanges au cours de la concertation* », « *des engagements à ne pas dépasser les vols nocturnes de 2019* », « *la gratuité du parking nocturne* », « *la non recherche de l'activité fret* » etc.....Comme l'a déclaré le président du S.M.A.L.I.M lors de la réunion publique organisée à l'Hôtel de la Région le 16 septembre 2021 : « **on n'est pas dans un monde de bisounours** » (sic)! Rien n'est contractualisé officiellement.

Seule l'instauration d'un « couvre-feu » par l'autorité compétente, de sept heures minimum, garantira aux riverains le droit fondamental à la santé inscrit dans la Constitution française. Cette disposition devra faire l'objet d'une « réserve » en cas d'avis favorable au projet. Il en va de même, pour l'interdiction d'avions « basés », source de nuisances sonores nocturnes.

Seule les populations riveraines, dans ce dossier, sont affectées d'une valeur ajoutée nette (V.A.N) négative. Aucune mesure compensatoire pour les riverains : indemnisation, rachat des propriétés au prix du marché comme dans d'autres pays européens, réduction fiscales, ne sont prévues dans ce dossier. Une fois de plus l'intérêt général est mis à mal.

Il s'agit de propositions raisonnables

PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES NATURELLES ;

1) Le projet de « modernisation-agrandissement » de l'aéroport de Lille-Lesquin, présente un risque réel pour la protection de l'environnement et des ressources naturelles, notamment la protection de la nappe phréatique de la craie au sud de Lille , dont la qualité et la quantité sont fortement impactées par l'activité humaine. Les champs captants représente 40% de l'alimentation en eau potable des habitants de la Métropole, et il n'y a pratiquement plus de solution de remplacement ou de secours en cas de pollution majeure.

Actuellement, lors des « départs longs piste 26 » (décollages par vents d'ouest), les avions survolent la partie la plus vulnérable et sensible des champs captants là où affleure la nappe de la craie (entre Houplin et Ancoisne). Que se passerait-il pour l'avenir de cette nappe, si un avion au décollage, période critique de vol, venait à s'écraser sur cette zone avec ses réservoirs pleins de kérosène, d'autant qu'AdL **envisage la venue de gros porteurs (A350 et B777, avions de code E), par élargissement de la piste principale de quinze mètres, ce qui n'est pas une « mise aux normes de sécurité » de l'existant, mais un agrandissement substantiel qui ne dit pas son nom !** Cette zone doit être « sanctuarisée » les trajectoires doivent être revues tout en évitant les zones

habitées, d'autant que les avions de code E ne peuvent pas, pour des raisons techniques de trajectoires, emprunter la procédure de « départs courts » le long de l'A1 (voir procédures SID RNAV RWY 26). **Cette refonte des trajectoires doit s'accompagner de « waypoint over avec enregistreurs ».**

2) Dans le cadre de son étude « bilan carbone », AdL envisage une solution de géothermie. Une fois de plus, la nappe phréatique risque d'être polluée même si le foreur prévoit un « tubage » lors de la traversée de la nappe, d'autant que les eaux d'infiltration s'écoulent de l'aéroport, vers la zone la plus vulnérable des champs captants à Houplin Ancoisne le long du canal de Seclin.

Cette zone est particulièrement sensible avec la présence de deux failles géologiques séparées de quelques kilomètres: celle de Wattignies et la faille dite de Seclin longeant le canal du même nom, dont la dernière manifestation sismique perceptible remonte à mai 2015 ! Est-il besoin de rappeler qu'à l'occasion d'activités de recherche de géothermie dans la région de Strasbourg, cette région a été l'objet d'une série de séismes en juin 2021. Il convient d'être particulièrement prudent dans ce domaine, d'autant que le sous-sol de la région est particulièrement instable en certains endroits (carrières et catiches) et le bassin minier tout proche.

3) AdL, prévoit le recours à un parc photovoltaïque sous forme « d'ombrières ». Si cette initiative paraît « vertueuse » pour améliorer le bilan carbone, il apparaît, dans un passé encore tout récent (rapports Chambre régionale des comptes du 3/11/2015 page 13 et rapport du 27 mai 2016, page 18) que : **« Ce projet a été très rapidement abandonné pour des raisons d'incompatibilité avec l'activité aéronautique »** ! Pourquoi ce qui était incompatible avec « l'activité aéronautique » il y a cinq ans le serait-il aujourd'hui ? Ce problème mériterait une réponse dans le cadre du « procès verbal de synthèse » qui sera remis au maître d'ouvrage à l'issue de l'enquête afin d'obtenir une réponse transparente.

AVIS ET CONCLUSIONS

Le collectif « les survolés » à la lecture des observations des Cours européennes des Comptes et de la Cour des Comptes française en matière des délégations de service publique, des rapports de la Chambre régionale des comptes des 3/11/2015 et 27/05/2016, du bilan du garant de la C.N.D.P en date du 18 décembre 2021, de l'avis délibéré n° 2021- 87 du 3/11/2021 de l'Autorité environnementale, de l'avis de l'A.R.S des Hauts de France en date du 29/11/2021, de l'avis d'enquête publique intitulé : « projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin », du dossier d'enquête publique sur le « projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin », et ses différentes pièces annexes, des délibérations des conseils communaux à la date du présent avis, considère devoir apporter un certain nombre d'observations, et notamment :

Il y a un problème de « sémantique » quant au « titre du projet » constaté par le garant de la C.N.D.P et rapporté dans son bilan de concertation en date du 18/12/2021 (page 16). Ce problème de « sémantique », qui occulte l'agrandissement, n'est pas de nature à apporter une information transparente à la population et fausse l'interprétation qui peut en être faite. Ce problème de « sémantique », ne pose-t-il pas un problème de sincérité ?

Le dossier d'enquête publique n'établit pas, ni ne renvoie à la D.S.P, la contractualisation d'objectifs ou de résultats à atteindre en matière économique ou environnementale. Il ne précise pas les pénalités éventuelles applicables au groupement Eiffage-aéroport de Marseille-Provence regroupé sous l'appellation « AdL SAS » en cas de non respect des clauses. L'ensemble du dossier s'appuie sur des « engagements » qui n'ont aucune valeur juridique;

Le maître d'ouvrage a introduit un **changement substantiel** de l'infrastructure en profitant de l'obligation de la mise aux normes de l'existant, telle que demandée par les directives de l'U.E en 2008 et 2014, en élargissant de 15 m la piste principale 08/26 dans le seul but de permettre l'arrivée d'aéronefs de catégorie E beaucoup plus lourds plus bruyants, polluants, volant plus bas et entraînant des modifications non connues des trajectoires **qui impacteront de nouvelles communes;**

Le collectif considère également que ce projet ne répond pas à l'intérêt général de la population en matière socio-économique et environnementale. Seuls les riverains bénéficient d'une « valeur ajoutée nette » (V.A.N) négative sans aucune compensation ;

Ce projet porte également atteinte au droit fondamental et constitutionnel des citoyens « à bénéficier d'un environnement respectueux de la santé », et crée des préjudices nouveaux et supplémentaires

L'opposition exprimée par AdL à l'instauration de « mesures restrictives » et notamment l'instauration d'un « couvre-feu » provoque un rupture d'égalité de traitement avec les autres citoyens et traduit bien la volonté d'imposer une activité nocturne;

Il ne repose pas sur des hypothèses réalistes dans plusieurs domaines comme l'a relevé l'Autorité environnementale. Il met en danger la ressource en eau potable de la métropole lilloise. Il ne répond pas aux objectifs de la Loi Climat et résilience et du S.R.A.D.D.E.T, en particulier en terme de mobilité;

le collectif « les survolés » émet l'avis suivant en date du 31 janvier 2022 :

Avis « favorable » pour le scénario dit de « référence » assortis des réserves suivantes :

- maintien des caractéristiques dimensionnelles de la piste principale : 2825m x 45 m c'est à dire aux dimensions actuelles qui permettent d'accueillir des avions de classe C et D : airbus A320 et boeing 737 d'autant que la dérogation provisoire délivrée en 2017 par la D.G.A.C prend fin en 2025 et va à l'encontre de la récente loi « climat et résilience »;
- instauration d'un « couvre-feu quotidien » de 23h à 7h00 ;

Avis défavorable pour tout autre scénario.

« Urbanisme et environnement » (Fache-Thumesnil) (*)	« Association Lorival » (Seclin) (*)	« A.D.N.A. 2L » (Fretin) (*)
« Comité de quartier de Burgault » (Seclin) (*)	« les amis de Bouvines » (Bouvines) (*)	« P.T.H.A » (Houplin-Ancoisne)
« les signaleurs de Gondécourt » (Gondécourt)	« les survolés de Templemars » (Templemars)	

(*) Sièges en Comité Consultatif de l'Environnement de L'aéroport

@862 - HARLE Martine - Templemars

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 08:35:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Extension de l'aéroport de Lesquin

Page 1329 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Nous avons déjà des problèmes d'infrastructures dans le secteur avec des énormes bouchons le matin, l'extension ne ferait qu'aggraver le problème ! De plus, les avions survolent Templemars de plus en plus bas causant des nuisances sonores. Il n'est pas nécessaire de surcharger davantage les couloirs aériens.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@863 - dominique - Lille

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 09:01:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : enquête publique agrandissement aéroport de lille-lesquin

Contribution :

Je m'oppose au projet présenté, qui, sous couvert de modernisation, prévoit un agrandissement et une extension des installations actuelles.

Je suis favorable à l'interdiction de l'avion pour les trajets qui peuvent être réalisés en TGV en moins de 4 h.

Je demande aussi un couvre-feu et donc l'interdiction des décollages et atterrissages de nuit.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@864 - Florian - Lesquin

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 09:14:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Pour l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Pour l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@865 - Chloé - Villeneuve-d'Ascq

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 09:46:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au projet d'amélioration de l'aéroport Lille lesquin

Contribution :

A l'heure où l'écologie est dans tous les discours, il serait peut être temps de la mettre en actes. Comment convaincre les citoyens de réduire leurs émissions et leurs déplacements tout en offrant en parallèle des possibilités de déplacements toujours plus nombreuses, meilleur marché que les solutions comme le train et non nécessaires. Le développement économique ne doit pas être le seul objectif poursuivi. Le bien être des habitants, la protection de l'environnement et la mise en place d'offres alternatives au service direct de tous les habitants de la métropole me semblent plus importantes et prioritaires. Je ne prends l'avion que très occasionnellement par contre le vélo c'est tous les jours ou presque et le train j'aimerais pouvoir le prendre s'il n'était pas si cher. Voilà donc 2 chantiers transports pour lesquels les besoins sont réels.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@866 - Anne - Villeneuve-d'Ascq

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 10:57:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'Aéroport Lille Lesquin

Contribution :

Je suis contre ce projet d'agrandissement du trafic aérien caché derrière un projet de travaux de sécurisation et de modernisation. Ces projets d'agrandissement sont d'un autre temps. Investissez dans le ferroviaire (fret et passager). La Métropole est déjà assez polluée comme cela. Ce projet va satisfaire quelques uns au détriment du bien-être de tous.

Non à l'avion quand un trajet de moins de 4 heures est possible en train.

Ecoutez les riverains qui seront les premiers impactés

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@867 - HALLOT Vincent - Gondecourt

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 11:03:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : NON A L'AGRANDISSEMENT !

Contribution :

Ce projet d'agrandissement est une aberration et un non-sens au niveau écologique !

Nos vies, notre santé, nos écosystèmes, valent immensément plus que les profits d'Eiffage !

Notre région peut se développer et continuer à attirer de l'activité sans ce projet anachronique !

Page 1331 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

A l'heure où notre énergie devrait se concentrer sur la recherche d'autres modes de déplacements et d'aménagements de nos territoires , il est déplorable de voir les pouvoirs publics confier un tel enjeu à une entreprise qui n'a d'autre obsession que l'argent et le profit à court et moyen terme!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@868 - Galica Serge - Seclin

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 11:23:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contribution d'avenir

Contribution :

J'observe qu'en temps de pandémie où les voyages ont été restreint et que l'impact écologique d'une augmentation des vols, des coûts de transports de marchandises consécutifs à la modernisation de l'aéroport va évidemment dans un contre sens écologique.

L'enjeu ne serait il pas plutôt de replacer cette investissement dans la recherche de solutions d'avenir en rapport à la réduction d'émission de CO2.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@869 - Debette nathalie - Ronchin

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 11:26:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Agrandissement aeroport lesquin

Contribution :

Je suis contre l'agrandissement

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E870 - Catherine Thore

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 12:05:47

Lieu de dépôt : Par email

Objet :Observations

Contribution :

Mr Thoré 29 rue du général de Gaulle à Templemars .je suis Pour la modernisation de l'aéroport.Contre la trop grande augmentation du trafic.Merci de prendre en compte. Mr Thoré

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@871 - Dominique - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 12:10:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Du double usage de deux aéroports régionaux !

Contribution :

Sur le site de l'aéroport de Lille-Lesquin on peut lire qu'au mois de mars des billets à destination de Cracovie seront mis en vente au prix de 8 € ! Comment les compagnies qui bénéficient déjà du kérosène détaxé pendant que le citoyen lambda prend de plein fouet l'augmentation des carburants pour sa vie quotidienne, arrivent à pratiquer de tels tarifs si ce n'est que par des systèmes de subventions opaques ?

Par ailleurs, MM. BERTRAND et COULON, comment expliquez -vous cette situation alors que votre second aéroport régional, celui de Beauvais offre déjà depuis longtemps cette même destination ? Etes-vous en train d'organiser une guerre fratricide entre vos deux aéroports et au profit duquel, d'autant que, M. BERTRAND, vous déclariez: "il faudrait une gare R.E.R à l'aéroport de LESQUIN, mais aussi étendre le trajet (du R.E.R) vers la Picardie" (extrait du compte-rendu du SIVOM du jeudi 3 mars 2016). Cette affaire de l'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin, tourne à "la faute Politique" (avec un P majuscule), qui rejaillit sur la vie des populations !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@872 - Alexis - Lille

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 12:23:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre l'agrandissement

Contribution :

Je ne pense pas que ce soit une bonne idée de compter sur un trafic en augmentation.

L'avion est un moyen de transport utile pour les longues distances mais les pollutions qu'il génère sont très importantes, ainsi je ne souhaite plus l'utiliser ainsi que beaucoup de gens de ma génération car je préfère sauvegarder le climat.

En limitant les investissements dans l'aérien pour privilégier d'autres moyens tels que le train, les émissions de CO2 peuvent être réduites énormément.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@873 - MAROUZE Juliette - Gondecourt

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 12:45:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :AVIS SUR LE PROJET D'AGRANDISSEMENT DE L'AEROPORT DE LILLE LESQUIN

Contribution :

Je m'oppose fermement à l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin. Ce projet va à l'encontre des engagements nationaux et de la MEL en termes de réduction des émissions de GES. En 2019, un tiers du trafic correspondait à la ligne Lille-Lyon uniquement et deux tiers du trafic était remplaçable par le TGV en France. Cette extension pour doubler la capacité de l'aéroport n'a pas lieu d'être à l'heure où la MEL s'est engagée à réduire de 45% ses émissions de GES en 2030.

D'après la cour des comptes de 2016, la mise aux normes européennes ne correspond qu'à seulement 1,3% du budget annoncé de 100,9M€ de ce projet de "modernisation". Je suis pour la mise aux normes de sécurité mais contre ce projet d'extension qui englobe un élargissement des pistes, une extension de parking, un parking à avion et surtout l'extension de l'aérogare. C'est pourquoi, je m'oppose à l'élargissement des pistes permettant le vol de gros porteurs (catégorie E) qui sont beaucoup plus lourds, bruyants et polluants.

De plus, je rapelle aux pouvoirs publics la nécessité de mettre en place un couvre-feu nocturne de 7 heures minimum pour préserver la santé des riverain-es. Je demande une étude sanitaire sur les émissions des particules ultra-fines liées à l'ADL. L'implantation d'ADL sur les champs captants requiert une vigilance accrue pour protéger le bien commun et vital qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL.

Enfin, je demande des engagements contractuels fermes avec une valeur légale contraignante sur le non-développement du fret aérien qui n'est pas compatible avec la santé et l'intérêt général des 55 000 personnes à proximité de cet aéroport dont je fais partis.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@874 - DUCROQUET Gérard - Louvil

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 12:49:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Cohérence du projet par rapport aux contraintes logistiques et environnementales

Contribution :

L'environnement urbain proche impose au projet la prise en considération des contraintes inhérentes à sa localisation. Le souci d'atténuer l'impact sonore doit ainsi être une priorité. Cela suppose d'optimiser les conditions de décollage et d'atterrissage des avions, notamment en améliorant l'accès aux pistes pour utiliser au maximum leur capacité. Les structures routières saturées et l'absence d'un accès direct par métro ne permettent pas l'augmentation du trafic sans générer des perturbations préjudiciables à toute la collectivité. L'extension du parking paraît incohérente dans ce contexte. Par ailleurs, la concurrence actuelle des aéroports de Beauvais, Charleroi, Bruxelles et Roissy ne justifie pas un développement tant sur les domaines touristique que commercial. Seul le fret pourrait amener

un flux de trafic dans le contexte actuel, or ce serait contraire à l'objectif de préservation de la zone résidentielle qui entoure l'aéroport. Il faut par conséquent s'en tenir à la réalité de cet environnement non préparé à un développement du trafic pour orienter le projet vers une modernisation adaptée à son développement récent et réduire à son minimum l'activité de nuit.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@875 - DELPORTE Hervé - Mons-en-Pévèle

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 13:25:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : projet de modernisation de l'aéroport lille-lesquin

Contribution :

Je tiens à formuler l'avis suivant à savoir que je ne peux souscrire au projet de modernisation de l'aéroport de LILLE LESQUIN

Habitant dans la zone d'influence de cet aéroport, je peux déjà vous dire que nous constatons de graves nuisances telles que la pollution atmosphérique, les nuisances sonores. Rien que ce dimanche matin, l'atmosphère sentait le kérosène à Mons en Pévèle. Et ce n'est pas la première fois.

L'agrandissement de l'aéroport conduirait à augmenter ces nuisances qui n'ont rien de bénéfique pour notre santé.

CE projet est absurde puisque que nous pouvons actuellement bénéficier des plusieurs aéroports à moins de 2 heures et facilement accessibles.

A l'heure où l'on s'inquiète pour le climat, il n'est nullement nécessaire de créer de tels projets.

Veuillez donc prendre en considération mon avis négatif quant à ce projet.

Hervé DELPORTE - Mons en Pévèle

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E876 - Jean pierre Mougel

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 13:50:58

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Contribution à l'enquête publique

Contribution :

Messieurs les commissaires enquêteurs, Je vous invite à donner un avis défavorable au projet d'extension. Entre Bruxelles-Zaventem, Bruxelles -Charleroi, Lille,Le Touquet, Paris Roissy ,Le Bourget et Orly, Il existe une concentration importante d'aéroport sur un territoire restreint ! Postuler que celui de Lille devrait parvenir à 4 millions de passagers par an est une hypothèse démentie par l'expérience récente. En droit, le bilan coût-avantage d'une telle opération sera négatif si l'on prend en considération les nuisances environnementales et les coûts (Conseil d'Etat, Ville Nouvelle Est,1971). Il faut donc rejeter ce projet! Bien cordialement Jean-Pierre MOUGEL Président de l'association ADÈLE (Dunkerque) Envoyé de mon iPhone

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@877 - Dauchy Stéphane - Sainghin-en-Mélantois

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 13:59:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contribution projet modernisation aéroport lille lesquin

Contribution :

J'habite Sainghin-en-Mélantois et ma maison se situe sous le couloir d'atterrissage des avions. Je refuse ce projet de développement et de doublement du trafic aérien. Avant de développer ce genre de projet, il serait plus judicieux de trouver des solutions au trafic routier actuel saturé quotidiennement et de l'état des routes. Sans parler des lignes de train fermées. Nous avons besoin de solutions au quotidien pour nos déplacements, pas d'un projet qui ne nous servira peut-être jamais. Mais dont nous subissons tous les désagrément notamment bruit et pollution. A qui profitera ce développement ?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@878 - Laurent - Villeneuve-d'Ascq

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 14:13:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Opposition au projet d'élargissement de l'aéroport

Contribution :

Nouveau projet environnementicide !

Artificialisation des sols, pollution sonore et pollution de l'air, trafic routier amplifié pour apporter les voyageurs,

Bref, c'est une vraie mauvaise idée !

Investir sur le dédoublement des transports en commun, la mise en place de vélobus ou pédibus pour les écoles, pour éviter la pollution des petits trajets serait largement plus porteur !

Ayez le courage d'encourager la décroissance et la déconsommation !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@879 - Jérôme - Marquillies

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 15:01:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : un projet d'un autre temps

Contribution :

A l'heure des problématiques du climat, ce projet semble ne pas aller dans le bon sens :

artificialisation d'une énorme surface, grignotage sur des terres agricoles, sous une nappe phréatique réserve d'eau de 40% de la métropole Lilloise.

Augmentation du trafic aérien, donc une augmentation de rejet de gaz à effet de serre sur la métropole, quelles conséquences sur la santé

Augmentation de nuisance du bruit pour les riverains et les "survolés" : Un rapport de l'Ademe, l'Agence de la transition écologique, démontre les impressionnants dégâts sanitaires causés par le bruit : stresse, infarctus, réduction des défenses immunitaires

Pas prise en compte des modes doux de déplacement recommandé par le GIEC

Demande de la multiplication de capteurs ATMO dans la métropole Lilloise

Certains villages des Weppes (Hantay, Marquillies, Salomé, etc) ne sont pas cités et concernés par l'Enquête publique, alors qu'ils sont déjà survolés par la ligne Lesquin.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@880 - Nicolas - Lille

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 15:15:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : opposition au projet de 'modernisation' de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Messieurs les commissaires enquêteurs,

Le projet tel qu'il est présenté me paraît particulièrement inquiétant en tant que Lillois, et en tant que citoyen me paraît de nature à aggraver la situation environnementale dans laquelle nous nous trouvons.

Mes principaux motifs d'inquiétude sont :

- le fait que le projet n'est pas une simple mise aux normes mais un agrandissement, fondé sur des estimations d'augmentation de trafic ,mais qui vise surtout à favoriser cette augmentation. Le projet vise notamment à permettre de recevoir les avions les plus gros (v. p26 du résumé non technique.) L'augmentation des capacités augmentera le trafic appelé au détriment des autres moyens de transports tels que le TGV qui permet de desservir l'essentiel des régions de France ainsi que l'Europe depuis Lille. L'argument selon lequel ces trajets remplaceront des trajets en voiture est fallacieux et non démontré. Les projections de hausse du trafic ne me paraissent pas réalistes, en tout cas fort exagérées, en particulier si l'on considère que l'essentiel du trafic concerne des trajets qui pourraient sans aucune difficulté être effectués en TGV. Il s'agit donc d'un projet qui contribuera à la crise climatique, à rebours de tous les engagements des pouvoirs publics, y compris au niveau international.

- Le projet causera une artificialisation des sols de plusieurs hectares, - ce qui aggravera entre autres le problème de l'eau potable dans la Métropole -

- Le projet augmentera la pollution sonore, et de l'air. Or ce sont des problèmes déjà graves dans la Métropole. Les mesures d'atténuation et de compensation indiquées ne sont pas convaincantes car elles sont marginales face à cette augmentation du trafic et du volume des avions qui est prévue. (de fait elles ne peuvent être que marginales vu la réalité du projet)

En résumé, le projet ne devrait se limiter qu'à la mise aux normes de sécurité et éventuellement l'amélioration des bâtiments (pourcentage infime du coût du projet) , à capacité égale (nombre de passagers, nombre d'avions, volume des avions)

Je vous remercie de l'attention portée à mon avis

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E881 - Jean pierre Mougel

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 15:16:37

Page 1338 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Contribution à l'enquête publique

Contribution :

Ps: je voulais dire : rejeter le projet !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@882 - Justine - Seclin

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 16:02:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : OPPOSITION AU PROJET D'AGRANDISSEMENT ET DE MODERNISATION' DE L'AÉROPORT LILLE-LESQUIN

Contribution :

Messieurs les commissaires enquêteurs,

Depuis quelques années, la population est invitée à prendre conscience des dangers liés au réchauffement climatique. Désormais, dès le plus jeune âge, les plus jeunes sont initiés aux enjeux du développement durable. Les pouvoirs publics, nous encouragent à réduire nos déchets, consommer mieux et localement. Or ce projet de modernisation et d'agrandissement nous interpelle, alors même que les citoyens prennent conscience de l'impact négatif du transport aérien notamment sur les émissions de gaz à effet de serre, on souhaite moderniser et agrandir l'aéroport de Lesquin, ce qui est un non sens écologique. D'autres projets de même ampleurs ont d'ailleurs vu le jour en Europe et ont été annulés.

Inquiétude sur le développement du Fret

Pourquoi vouloir augmenter le nombre de passagers par vol alors que les taux de remplissage restent en dessous d'autres aéroports régionaux. D'ailleurs, rappelons que la Métropole Lilloise est entourée par 8 aéroports situés à plus ou moins 2h30 de route ou de TGV.

Ensuite comme le souligne Médiacités, la projection est optimiste car les citoyens ont modifié leurs habitudes et privilégient d'autres moyens de transport grâce à la prise de conscience du changement climatique, mais aussi à cause du contexte pandémique (restrictions sanitaires et crises économiques). Enfin, si l'aéroport souhaite accroître le nombre de passagers, cela reposera sur le bon vouloir des compagnies aériennes et de leur volonté de faire venir des plus gros porteurs pouvant accueillir plus de personnes.

Ne nous leurrions pas, il ne s'agit pas de développer l'activité touristique mais plutôt l'activité économique en développant le trafic du fret. En effet, pourquoi vouloir assurer des liaisons avec des gros porteurs alors que le taux de remplissage reste inférieur aux autres, si ce n'est pour une tout autre raison. Dès lors on peut également s'interroger sur la mise aux normes prévue, celle-ci vise d'ailleurs à accueillir de gros porteurs car, il s'agit d'agrandir la piste principale de 15 mètres de large, soit 60 m, pouvant accueillir de gros porteurs pouvant emporter ou livrer 32 palettes de fret. En

parallèle de ce projet, de nombreux projets de plateformes logistiques se multiplient sur la métropole (projet prévu dans la zone industrielle de Seclin par exemple). Outre les émanations des avions, on s'interrogera sur celles des transporteurs de marchandises qui engorgeront davantage les axes autoroutiers déjà saturés.

La pollution engendrée par cette augmentation du trafic est mise en balance par des arguments s'appuyant sur des hypothèses irréalistes, à savoir la réduction des gaz à effet de serre grâce à l'incorporation de SAF (carburants durables pour l'aviation) et d'avions à hydrogène.

Ainsi, la population est en droit de s'inquiéter car les émanations d'oxyde d'azote et les particules fines sont néfastes pour la santé.

Impacts sur la santé

Mise à part, les propositions utopistes d'avions ou de carburants dits écologique, il n'y a pas de dispositif visant à la réduction des émissions. Or de 1990 à 2015, les émissions d'oxyde d'azote ont doublé au contraire des autres moyens de transport qui les ont réduites de 40 %. Par ailleurs étant donné l'augmentation du trafic prévue, ces émissions augmenteront de 14 % en 2040. On peut supposer qu'il en est de même pour les particules fines. Dès lors, on peut s'interroger sur le choix de développer l'aéroport et non le transport ferroviaire qui assure également les deux tiers des liaisons proposées par l'aéroport de Lesquin. De plus, à trajet équivalent l'avion émettra 40 à 80 fois plus de gaz à effet de serre.

Sans rentrer dans les détails, il est bon de rappeler que les émanations d'oxyde d'azote et les particules fines sont très dangereuses pour les bronches. On note d'ailleurs une augmentation des maladies des poumons et des bronches à proximité des aéroports, et notamment chez les nourrissons, les enfants et les seniors.

Un autre impact sur la santé est celle lié aux nuisances sonores. Une telle exposition provoque également des ennuis de santé non négligeables : des troubles de sommeil ou des maladies cardiovasculaires.

Ainsi L'agrandissement de l'aéroport est contraire à l'intérêt général dans le contexte de l'urgence climatique et la nécessité des réductions des émissions des gaz à effet de serre.

Impact écologique

Enfin il est inquiétant de vouloir développer et d'étendre l'aéroport alors qu'il se situe au dessus de la nappe de Craie, sur nos réserves d'eau potable, qui de plus sont très vulnérables à la pollution. Avec cette accroissement de 10 hectares, il y a un risque énorme de rejets de diverses substances polluantes.

C'est pourquoi en cas d'avis favorable pour le "scénario de référence", l'avis doit être assorti des "réserves" suivantes:

- instauration d'un "couvre-feu" en semaine de 23 h à 6h, (7h le week-end);

- maintien des dimensions actuelles de la piste principale (2825m de L, sur 45 m de l), pas de "modification substantielle" qui ne sont pas des "mises aux normes";

- rachat des habitations au prix du marché de février 2022, pour les communes visées par le "plan d'exposition au bruit", (zones A,B,C,D) pour les propriétaires qui le souhaitent, comme dans d'autres pays européens, et avantages fiscaux comme la suppression de la taxe foncière pour toutes les propriétés des mêmes communes? Seuls les riverains connaissent une VAN (valeur ajoutée nette) négative, selon l'étude.

Je vous remercie de l'attention portée à mon avis

Sources des articles :

<https://www.mediacites.fr/decryptage/lille/2022/02/01/lille-lesquin-ce-que-dit-letude-dimpact-sur-lagrandissement-de-laeroport/>

<https://www.lavoixdunord.fr/1086212/article/2021-10-18/feu-vert-pour-le-batiment-logistique-la-place-de-madeco-dans-la-zi-de-seclin>

Pièce(s) jointes(s) :

Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 1 sur 26



Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 2 sur 26



UECNA depuis 1968

- Création en octobre 1968
- Des différences importantes :
 - Aéroports différents
 - Nationalités différentes
 - Culture différente
 - Langues différentes
 - Système légal différent
- Mais la même pollution



Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 3 sur 26



UECNA une fédération



3

Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 4 sur 26



Le contexte Les projections de croissance

- Hors covid, l'industrie prévoyait une très forte croissance
- En Europe, en 2019, on prévoyait une augmentation du nombre de mouvements devant passer de 9.5 millions en 2017 à 14 millions en 2050, soit un accroissement de 42%
- Globalement le nombre de passagers double tous les 20 ans
- Cela n'arrive pas dans le monde entier au même moment. Le marché des touristes asiatiques en particulier est énorme localement et dans le reste du monde.
- En Chine, le nombre d'aéroports devant être construits est incomparable avec le reste du monde | l'objectif est de 400 aéroports civils en 2035 = 150 aéroports à construire en 15 ans = une moyenne de 10 aéroports chaque année

4

Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 5 sur 26



Le contexte | Augmentation des pollutions

	Indicateur	Unité	2017	% d'évolution depuis 2014	% d'évolution depuis 2005
Trafic	Passagers-kilomètres des vols commerciaux ⁽¹⁾	milliards	1 643	+20%	+60%
	Nombre de liaisons régulièrement desservies ⁽²⁾	-	8 603	+11%	+43%
Bruit	Nombre de personnes exposées à un niveau de bruit moyen $L_{den} \geq 55$ dB ⁽²⁾	millions	2,58	+14%	+12%
	Énergie sonore moyenne par vol ⁽³⁾	10 ⁹ Joules	1,24	-1%	-14%
Émissions	Émissions de CO ₂ vol complet ⁽¹⁾	millions de tonnes	163	+10%	+16%
	Émissions de CO ₂ vol complet 'nettes' avec effet du SCEQE ⁽⁴⁾	millions de tonnes	136	+3%	n/a ⁽⁴⁾
	Émissions de NO _x vol complet ⁽¹⁾	milliers de tonnes	839	+12%	+25%
	Consommation de carburant moyenne des vols commerciaux ⁽¹⁾	litres de carburant pour 100 passagers-kilomètres	3,4	-8%	-24%

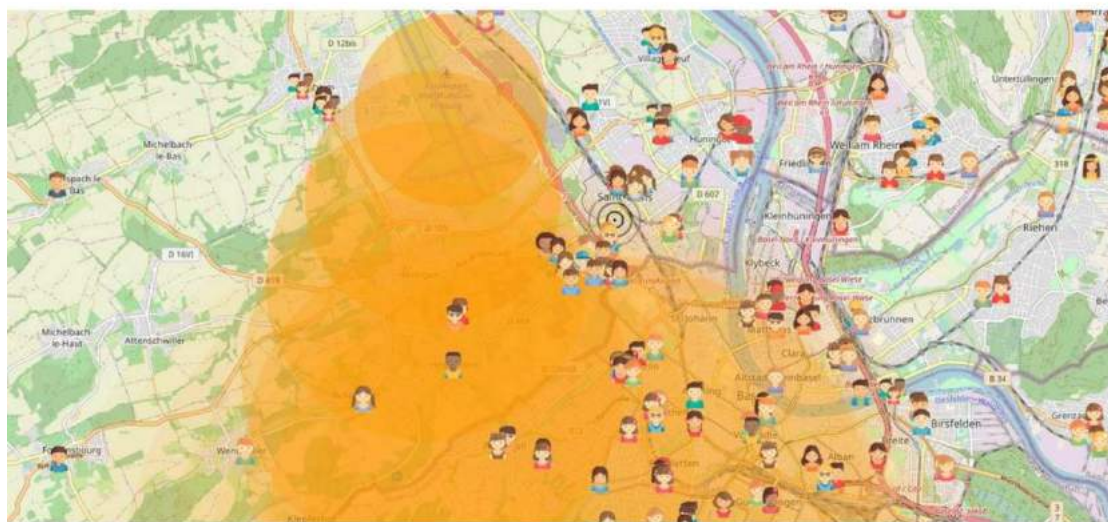
(1) Pour tous les départs depuis l'Europe des 28 + zone AELE
(2) Autour de 47 grands aéroports européens

(3) Pour tous les départs et arrivées dans l'Europe des 28 + zone AELE
(4) SCEQE non-applicable à l'aviation en 2005

Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 6 sur 26



Le problème | Impact environnemental



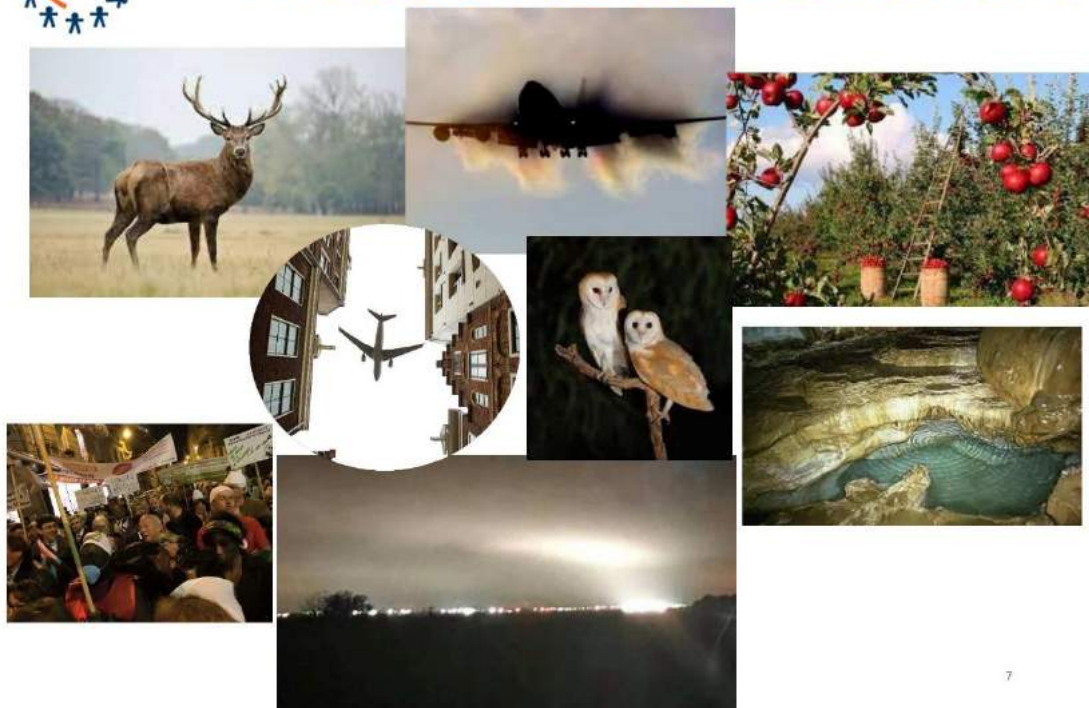
SOURCE www.10nm.de | prediction of air pollution around an airport

6

Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 7 sur 26



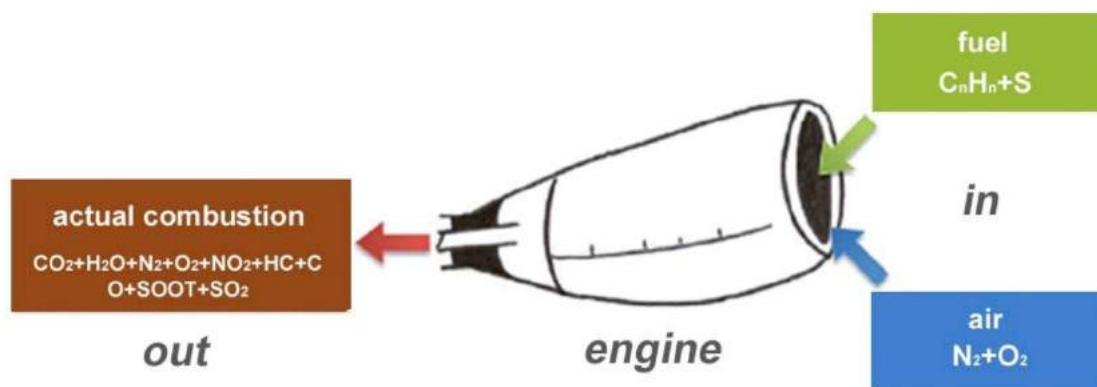
Protection de l'environnement



Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 8 sur 26



Polluants de l'air



Source « Les émissions polluantes des aéronefs » – 2015 - STAC / Service Technique de l'Aviation Civile

Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 9 sur 26



Climat | Qualité de l'air

En altitude : impact sur le climat

- Gaz à effet de serre
- CO₂ (1/3 de l'impact)
- H₂O (traînée de condensation), Nox, etc. (2/3 de l'impact)

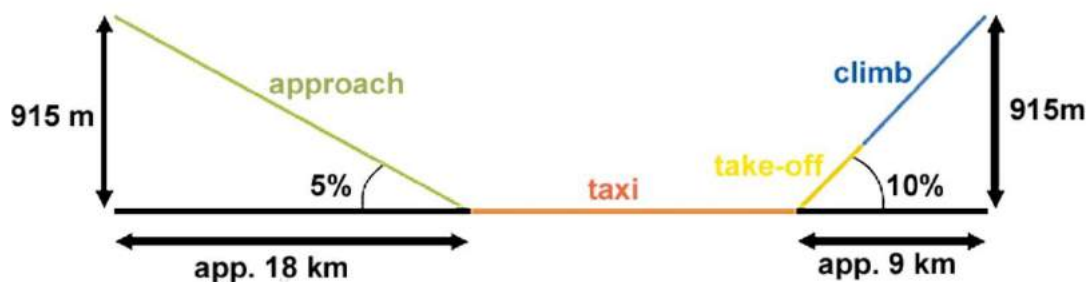
A basse altitude : impact sur la pollution locale

- 2 polluants principaux: oxydes d'azote (NO_x) & particules incluant les particules ultrafines / Divers autres polluants oxyde de soufre, composés organiques volatiles, monoxyde de carbone
- Les émissions à basse altitude sont définies par le cycle LTO par l'OACI – Cycle atterrissage/décollage

Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 10 sur 26



Le cycle LTO



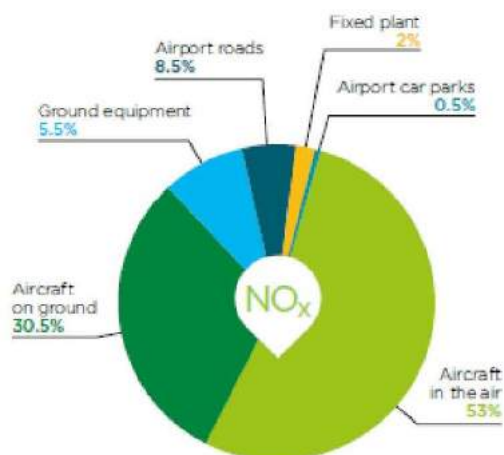
Source « Les émissions polluantes des aéronefs » – 2015 - STAC / Service Technique de l'Aviation Civile

10

Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 11 sur 26



L'importance de considérer la totalité du cycle LTO



A ces aéroports 83.5% des émissions de NO_x sont attribuables aux avions

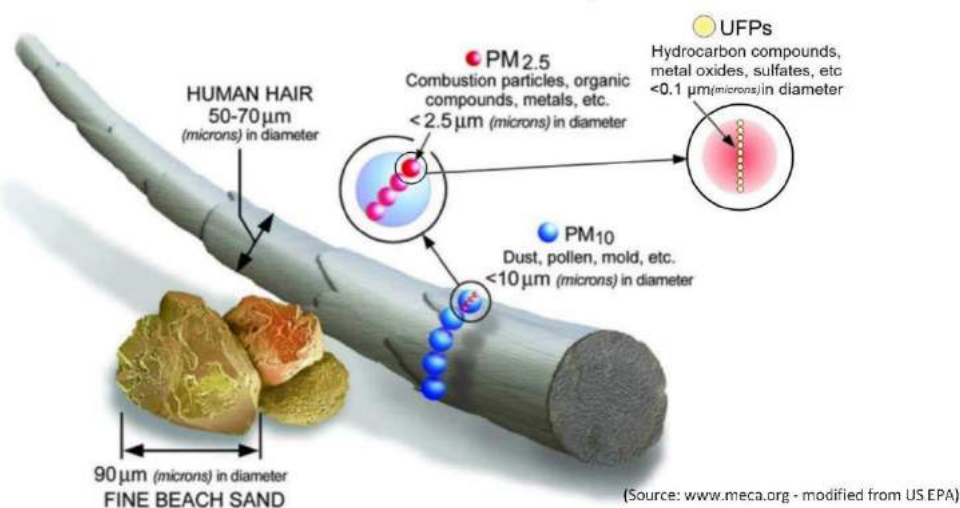
On-airport emission sources for oxides of nitrogen (NO_x) for Gatwick (2010) and Heathrow (2013) airports – in *UK aviation and air quality - An information paper : Our contribution, the challenges and opportunities* by Sustainable Aviation ¹¹

Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 12 sur 26



Particules ultrafines (PUF)

Les particules (Particulate matters - PM) sont classées par taille, les PUF sont les plus petites, moins de 0.1µm – Les PUF émises par les aéronefs sont de l'ordre de 10 à 20 nm (nanomètres) – Leur nombre et leur taille sont une signature



Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 13 sur 26



Particules ultrafines

- Pas réglementées et rarement mesurées
- Pollution invisible et sans odeur
- A faible distance des aéroports selon les conditions météorologiques et notamment l'orientation du vent
- La combustion d'1g de kérosène produit approx. 100 milliards de PUF
- A certains endroits, la concentration de PUF peut atteindre 1 million par cm³
- Dans des quartiers résidentiels, à des km de l'aéroport, la concentration de PUF peut être supérieures de 20 à 30 fois la concentration ambiante de fond
- La réduction du soufre dans le carburant aérien réduit les émissions de PUF

13

Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 14 sur 26



Particules ultrafines

De nombreuses études démontrent les résultats sur les PUF / Exemples

- Copenhague (2009-2011) – les mesures à l'aéroport montrent que les PUF sont 3 fois plus nombreuses que dans les rues les plus polluées de la ville
- Amsterdam (2012) – les PUF sont 3 fois plus nombreuses à 7 km sous le vent de l'aéroport
- Los Angeles airport – Plusieurs études de 2014 démontrent des concentrations plus élevées sous le vent de l'aéroport
- Schiphol airport - (2015) – les PUF sont émises par les aéronefs
- Zurich 2017 and 2019
- Sea-Tac airport (Seattle, Washington state) 2019
- Basle-Mulhouse 2020

14

Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 15 sur 26



Impacts sur la santé

Les NOx et les particules (les plus petites sont les plus dangereuses) sont très dangereuses pour les bronches

Impact sur la santé:

- Augmentation des maladies des poumons et des bronches à proximité des aéroports
- Bronchiolite des nourrissons
- Asthme – le nombre de personnes atteintes d’asthme a doublé au cours des 20 dernières années
- Maladies cardiovasculaires
- Cancer (l’OMS déclare que le diesel est une cause certaine de cancer)
- Décès prématuré

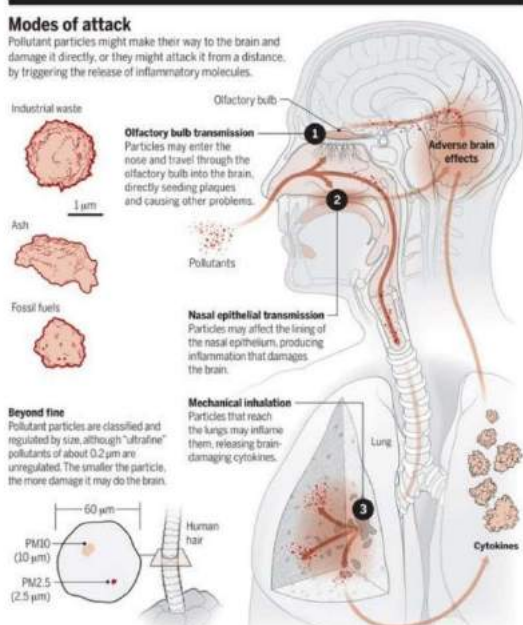
Parmi les riverains d’aéroports, les plus atteints sont les nourrissons, les enfants et les séniors

15

Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 16 sur 26



Impacts sur le cerveau?



“Some of the health risks of inhaling fine and ultrafine pollutant particles are well-established, such as asthma, lung cancer, and, most recently, heart disease. But a growing body of evidence suggests that such exposure can also **harm the brain, accelerating cognitive aging**, and may even increase risk of Alzheimer's disease and other forms of dementia.”

The polluted brain
Emily Underwood*
+ See all authors and affiliations
Science 27 Jan 2017;
Vol. 355, Issue 6323, pp. 342-345
DOI: 10.1126/science.355.6323.342

Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 17 sur 26



Pas de dispositif de réduction des émissions



- Les moteurs n'ont pas de dispositif pour éviter ou même juste réduire les émissions | Seule la réduction de consommation permet une réduction de facto des émissions | Les SAF pourraient peut être permettre une amélioration



- Entre 1990 et 2015, les émissions de NOx de l'aérien ont doublées alors que sur la même période les autres moyens de transport réduisaient leurs émission de 40%



- L'augmentation du trafic prévue pour les 20 prochaines années entraineront une augmentation des NOx de 16% en 2040 (2019 European Aviation Environmental Report) – Le moment où le transport aérien sera le plus gros contributeurs comparé aux autres modes de transport n'est pas si loin

17

Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 18 sur 26



Qualité de l'Air | Réglementation

- OACI
 - standards sur les oxydes d'azote (NOx), monoxyde de carbone (CO), hydrocarbures non brûlés (HFC)
 - Limité à l'état de la technologie, pas d'engagement à long terme
- UE – pas de réglementation spécifique au transport aérien
 - Directive sur la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe 2008/50/CE
 - Valeurs limites pour les NOx et les particules fines (PM10 et PM2,5)
- OMS – pas une réglementation mais des lignes directrices, non spécifiques à l'aérien
 - Fortes recommandations pour une meilleure qualité de l'air en général plus restrictives que la réglementation en cours
 - En septembre 2021 : l'OMS a baissé les limites pour les polluants principaux et notamment les NOx, PM10 et PM2.5
 - PUF: recommande de les compter et d'utiliser les sciences récentes pour en évaluer l'exposition
- France – article 45 de la loi sur la transition énergétique | obligation de réduire les émissions des aéroports | n'inclue pas le cycle LTO et l'unité de mesure est le PKM (passager kilomètre)

18

Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 19 sur 26



Bruit – nombreux indices

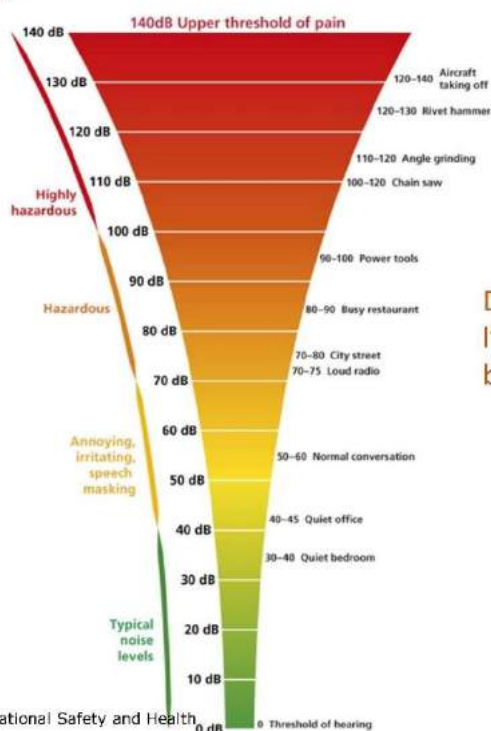
- Le bruit est un son non désiré
- Mesure de l'énergie sonore
 - dB pondéré A pour capter le spectre audible par l'oreille humaine
 - Moyenne sur la durée de l'épisode de bruit
 - Moyenne sur 24 heures (incluant les périodes sans bruit)
 - DNL – day night average sound level (pénalité de 10dB pour le bruit de nuit entre 22h et 7h aux USA)
 - LAeq – pondéré A - une moyenne sur 24 hours
 - Lden – based on LAeq - niveau de bruit jour- soirée - nuit (pénalité de 10dB la nuit- période de 8 heures de 22h à 6h en France 23h à 7h dans d'autres pays / pénalité de 5dB en soirée (18h à 22h en France)
 - Lmax – niveau maximum de bruit pour un évènement bruyant
- Indice évènementiel
 - Nax – nombre d'évènements excédant un niveau de bruit NA65 = nombre d'évènements excédant 65dB
- Réduction de l'énergie sonore : réduction de moitié = 3 dB(A)
- Bruit perçu par une personne : réduction de moitié = 10 dB(A)

19

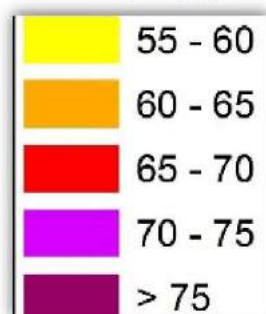
Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 20 sur 26



Le Lden ne signifie rien pour le public



Directive sur le bruit dans l'Environnement | niveaux de bruit en Lden, dB(A)



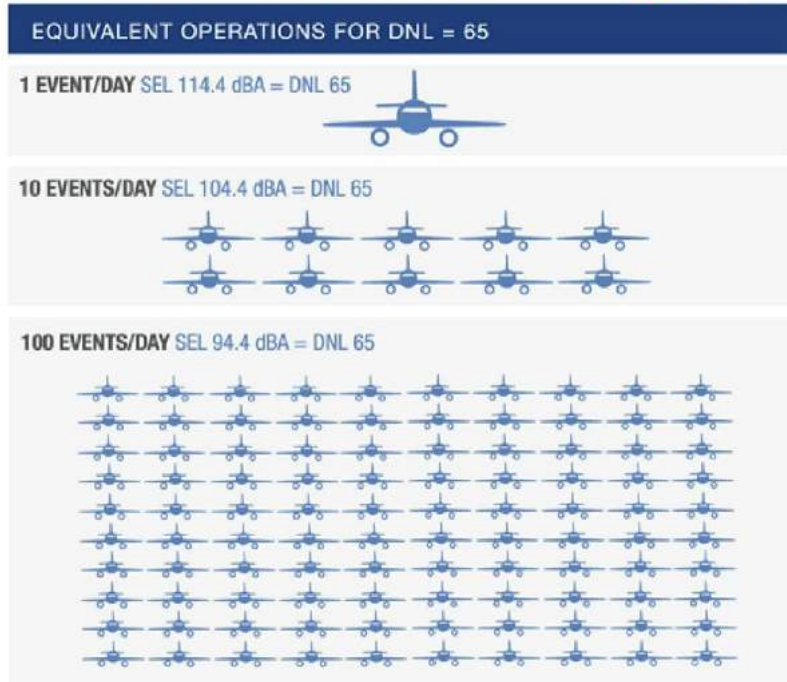
Institution of Occupational Safety and Health (IOSH)

20

Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 21 sur 26



Le bruit

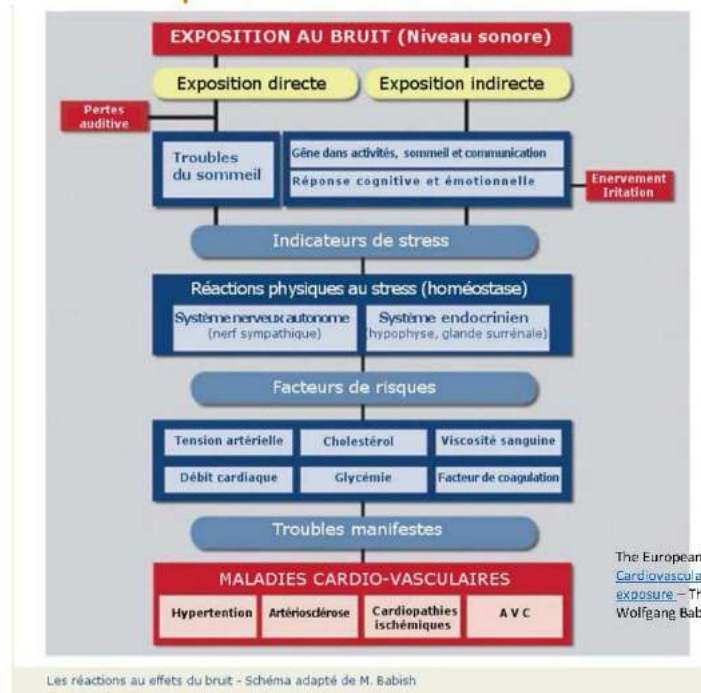


21

Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 22 sur 26



Impact du bruit sur la santé



22

Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 23 sur 26



Bruit aérien | Réglementation

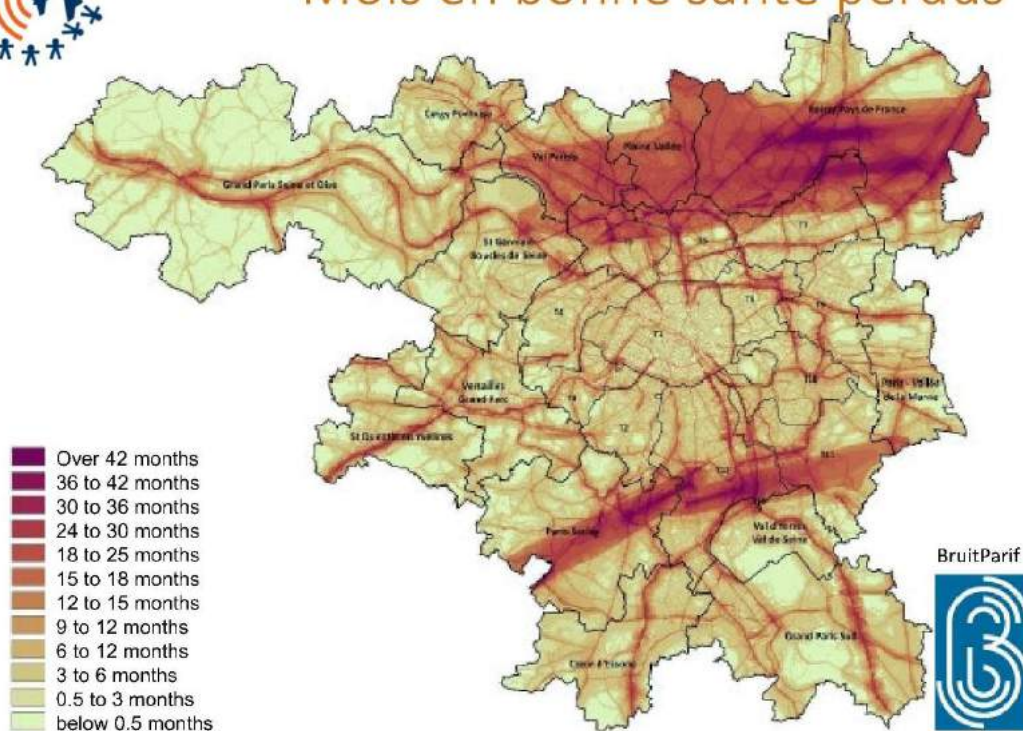
- OACI – certification du bruit et approche équilibrée
- UE - Réduction du bruit , 2 textes principaux
 - Directive sur le bruit dans l'environnement : EC2002/49
 - Règlement sur l'approche équilibrée : Reg598/2014
- OMS – aucun caractère obligatoire
 - « European noise guidelines » de 2018
 - Recommandation forte pour des limites de bruit à Lden 45dB(A) et Lnight 40dB(A)
 - Ce qui semble correspondre aux zones habitées par les membres des associations de riverains

23

Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 24 sur 26



Mois en bonne santé perdus



Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 25 sur 26



Revendications principales des riverains

- Protection de la nuit : réduction / suppression des vols de nuit – nuit de 8 heures
- Plafonnement administratif de la capacité de l'aéroport
- Amélioration de la performance environnementale des avions/ renouvellement des flottes (n'autoriser que les avions les plus modernes)
- Modernisation de l'espace aérien – Performance based navigation (PBN) (i) impact sur de nouveaux territoires/populations (ii) concentration des survols ?
- Respect des trajectoires / création de volumes de protection environnementale
- Amélioration de la qualité de l'air et notamment la prise en compte des particules ultrafines
- Engagement de l'Etat sur la protection environnementale (arrêté ministériel pour les restrictions d'exploitation)

25

Document : 2022 02 02 REUNION PUBLIQUE LILLE.pdf, page 26 sur 26



Merci!

dlazarski.uecna@gmail.com

+33 6 30 82 65 93

26

@883 - Benedicte - Wavrin

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 16:06:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :AVIS PROJET EXTENSION DE L AEROPORT LILLE-LESQUIN

Contribution :

Mesdames, Messieurs,

Je vous informe que je suis CONTRE l'extension de l'aéroport LILLE-LESQUIN.

En effet, j'habite WAVRIN dans la partie limitrophe avec HOUPLIN-ANCOISNE ET GONDECOURT, et me trouve à proximité du couloir de décollage (vols en direction du sud de la France). Actuellement, nous sommes déjà exposés aux nuisances sonores du trafic aérien, qui reste tolérable au vu du trafic relativement modéré. Beaucoup d'avions volent déjà très bas (on peut identifier très clairement la compagnie, entre autres EASY JET pour les citer) et ne respectent pas les couloirs aériens. Je crains que l'accroissement du trafic n'engendre des nuisances beaucoup moins supportables, une dévaluation de nos biens immobiliers, une dégradation de notre santé et de notre qualité de vie.

D'autre part, l'accroissement du trafic aérien est un non sens dans la conjoncture actuelle de réchauffement climatique. Se déplacer en avion pour traverser la France est une hérésie !! Il serait plus judicieux de développer et améliorer le réseau ferroviaire afin de privilégier les déplacements en train.

L'extension de l'aéroport de LILLE-LESQUIN ne va qu'aggraver la situation actuelle en termes de :

pollution de l'air, de l'eau, sonore

augmentation du trafic routier sur des axes déjà plus que saturés

dégradation de la qualité de vie et de la santé des habitants en périphérie

Pour toutes ces raisons, je réitère mon refus catégorique à l'extension de l'aéroport.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@884 - Patrick - Avelin

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 16:31:11

Page 1355 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : avis contre modernisation aéroport Lesquin

Contribution :

Dans un processus de développement durable la modernisation de l'aéroport est loin d'être nécessaire :

- l'activité de l'aéroport est déjà soutenue avec toutes les nuisances que cela entraîne (bruit et pollution) ,

- les aéroports de Paris, de Beauvais, de Charleroi et de Bruxelles sont à moins de 2h de route et même accessibles en train,

- le réseau TGV est largement développé,

- aucun accès de tramway n'est à disposition pour accéder à l'aéroport de Lesquin seules des navettes bus sont disponibles (loin d'être écologique) qui ne feront qu'augmenter les problèmes de circulation autour de la métropole.

La métropole Lilloise et alentours ont davantage besoin d'un meilleur maillage de transport en commun (tramway, TER, métro...) que cette agrandissement et l'augmentation des nuisances sonores et atmosphériques qui y seront obligatoirement associées.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@885 - Pierre - Templeuve

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 16:59:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Rejet

Contribution :

Bonjour,

Ce projet va complètement à l'encontre des enjeux environnementaux qui devraient la priorité publique N°1 au regard des conséquences à venir : réchauffement climatique, perte de biodiversité, pollution, épuisement des ressources...

Au-delà de cette opposition, un certain nombre d'aménagements devraient être réalisés pour rendre cette infrastructure plus propre et mieux connectée à la population qu'elle dessert :

- Une vraie liaison de transports publics depuis le centre de Lille (tram, TER...)

Page 1356 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

- Une continuité des pistes cyclables entre l'aéroport et le centre ville, Fretin, des traversées sécurisées de l'A1, des stationnements vélos sécurisés.

- Un respect scrupuleux des créneaux / trajets pour limiter les nuisances acoustiques

- Des solutions de compensation aux émissions engendrées : plantations, mares...

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@886 - Debruyne Lionel - Noyelles-lès-Seclin

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 17:10:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'augmentation du transport de fret et des vols nocturnes.

Contribution :

Bonjour,

Même si nous sommes pour le progrès techniques. Nous sommes franchement opposés à l'augmentation du trafic aérien. Nous sommes déjà réveillés par le vol de 6h00 du matin, alors imaginez si notre aéroport autorise les vols de nuit !

De plus, les nappes phréatiques sont à préserver, nous devrions plutôt envisager de planter des arbres afin de consommer le CO2 et protéger les futures générations.

Nous disposons déjà de 5 aéroports à moins d'une heure et demi.

Enfin, notre aéroport n'est même pas relié par le métro ni même par les futures lignes de tram ! Commençons déjà par là avant de l'agrandir.

Cordialement,

Mr Mme Debruyne

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@887 - Jacques - Templeuve

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 17:36:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Notre maison est en feu disait un président

Contribution :

Malgré tout agrandissons, augmentons la pollution, les nuisances sonores, aggravons l'effet de serre.

Je suis contre l'agrandissement de l'aéroport et la multiplication des vols.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@888 - Westeel Claire - Ennevelin

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 17:50:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Habitante d'Ennevelin, je suis contre l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin car je ne veux pas subir de nuisances sonores supplémentaires avec le développement du trafic aérien et du trafic de fret.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@889 - Gobetti Isabelle - Ennevelin

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 18:03:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le projet de modernisation

Contribution :

Je suis contre ce projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin. A l'heure d'aujourd'hui il faut réduire les vols en avion pour des questions écologiques, je suis contre cette modernisation et contre l'agrandissement de l'aéroport.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@890 - Gérard - Sainghin-en-Mélantois

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 18:23:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : NON À CE PROJET DE "MODERNISATION" DE L'AÉROPORT DE LILLE-LESQUIN

Contribution :

Sous l'appellation "modernisation" se cache en réalité un projet d'augmentation du trafic, en particulier du fret aérien.

Page 1358 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Les riverains déjà impactés par les nuisances de l'aéroport (dans sa configuration actuelle) n'en veulent pas...

Les habitants de la métropole lilloises sensibilisés à la question écologique n'en veulent pas non plus...

Alors, Messieurs les enquêteurs, prenez en considération notre refus formel.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@891 - dejaegher marc - Lesquin

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 18:35:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : CONTRE L EXTENSION DE L AEROPORT

Contribution :

La modernisation peut se comprendre, l'extension non.

C'est un non sens écologique qui va à l'encontre du bien être de notre planète (destruction d'espaces naturels, augmentation des différents types de pollution.....)

Lille est à proximité d'autres aéroports et dispose d'infrastructures ferroviaires comme le tgv qui font qu'une extension n'a pas de sens.

C'est un mépris des populations environnantes : l'étude pointe du doigt l'augmentation de la population de communes comme Lesquin ; on laisse donc les gens s'installer puis on augmente les nuisances !

Aucune recherche sérieuse sur l'optimisation des trajectoires des avions pour mener les nuisances sonores n'a été menée : ce serait la moindre des choses. Comment expliquer qu'habitant au domaine du lac à Lesquin nous entendons les avions décoller ?

Des mesures devaient être menées sur ces nuisances sonores : ou sont les résultats de ces études ? Lors d'une réunion le représentant de l'aéroport s'y était engagé.

Il est temps de prendre en compte l'humain et la nature plutôt que les intérêts financiers de groupes comme eiffage.

Page 1359 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Si de nouvelles nuisances doivent être imposées aux habitants des communes limitrophes, ces groupes doivent laisser le choix aux gens en leur proposant de racheter leurs maisons au prix du marché pour que ces personnes puissent avoir le choix de s'établir ailleurs ! La logique doit être poussée jusqu'au bout.

Enfin, l'étude réalisée a due être financée par l'aéroport ! Elle n'y voit que des points positifs ce qui n'est déjà en soit pas un gage de sérieux.....

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@892 - Vansteenkiste Audrey - Templemars

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 18:59:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis négatif sur le projet de modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Monsieur, Madame,

Habitante de Templemars depuis 18 ans, je souhaite vous témoigner mon avis négatif quant à ce projet.

Je vous en expose les raisons qui motivent mon avis négatif:

- avant tout pour la qualité de l'air et donc pour des raisons de santé
- pour les couloirs aériens qui induisent des nuisances sonores
- pour la circulation qui est déjà saturé sur le secteur Seclin, Lesquin-Lille
- enfin nous sommes en zone verte, avec des champs captant qu'il convient de protéger

Je compte sur la commission pour prendre nos nombreux avis négatifs. J'utilise fréquemment cet aéroport il dessert suffisamment de destination. Nous devons penser à nos enfants et donc aux effets néfastes pour leur santé si ce projet abouti.

Je vous prie d'agréer mes sincères salutations

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@893 - Vansteenkiste Gilles - Templemars

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 19:02:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis négatif sur le projet de modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Monsieur, Madame,

Habitante de Templemars depuis 18 ans, je souhaite vous témoigner mon avis négatif quant à ce projet.

Je vous en expose les raisons qui motivent mon avis négatif:

- avant tout pour la qualité de l'air et donc pour des raisons de santé
- pour les couloirs aériens qui induisent des nuisances sonores
- pour la circulation qui est déjà saturé sur le secteur Seclin, Lesquin-Lille
- enfin nous sommes en zone verte, avec des champs captant qu'il convient de protéger

Je compte sur la commission pour prendre nos nombreux avis négatifs. J'utilise fréquemment cet aéroport il dessert suffisamment de destination. Nous devons penser à nos enfants et donc aux effets néfastes pour leur santé si ce projet abouti.

Je vous prie d'agréer mes sincères salutations

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@894 - Livia - La Madeleine

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 19:15:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Pour une société logique en accord avec son envisionnement

Contribution :

Bonjour,

J'ai appris via le bouche-à-oreille l'existence du projet d'agrandissement de l'aéroport de Lesquin.

Ma 1ère réaction étant : "super ! on aura un nouveau panel de destinations de rêve :D".

Mais, en ai-je vraiment besoin ? Est-ce nécessaire ?

J'ai donc peaufiné ma recherche en définissant plusieurs sujets : investissement, rentabilité, bénéfices touristiques pour la région... toutes les informations recueillies me ramènent à la même question : quels impacts pour notre environnement ?

- Augmentation de l'activité aérienne (+ de gaz à effet de serre, + consommation de carburant...)
- Création de lignes aériennes internes ?!
- Risque élevé de la pollution de la nappe de la Craie présente sous l'aéroport
- Création de nouvelles structures immobilières dans les alentours de l'aéroport (+ de bétonisation, + de population, + de trafic routier, - de nature)
- Augmentation des risques liés à la santé humaine dues aux particules fines (majoritairement respiratoires)
- Les nuisances sonores ne sont pas à omettre

Cette liste n'est pas exhaustive.

Je suis navrée de ne pas trouver de point positif à ce projet si ce n'est d'assouvir un besoin de voyage, découverte (je ne connais pas le pourcentage de voyageur professionnel, mais ils ne doivent pas être aussi nombreux). Concernant les trajets internes, la France possède un trafic TGV très utile et qui mériterait que l'on y attache plus d'importance.

Bref, un projet qui part s'en doute d'une bonne intention économique, valorisante pour la région, mais qui à mes yeux est inutile car ce projet détruira plus qu'il n'apportera de biens faits.

Je suis contre ce projet.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ma contribution.

Cordialement,

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@895 - DANIEL - Seclin

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 19:34:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Depuis 40 ans notre maison est impactée par les avions et comme avenir pour notre retraite cela va s'aggraver. Il est désormais important de préserver la planète et la santé. On doit se véhiculer en électrique mais on doit supporter la pollution des avions au dessus de nos têtes sans compter la pollution importante de la métropole. Nous vous demandons de bien vouloir tenir compte de l'avis des riverains et non pas des élus qui pour la plupart pensent plus à leur intérêt. C'est un projet d'un autre siècle. Nous ne voulons pas subir le même sort que la région Parisienne. Les autres aéroports ne sont pas éloignés et sont suffisants. Laisser la planète et nous vivre en paix.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@896 - Monique - Haubourdin

Organisme : Particulier

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 20:01:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Enquête publique - Modernisation aéroport de LESQUIN

Contribution :

Messieurs les commissaires enquêteurs,

cette plate-forme était un aéroport d'un niveau national, rétrogradé au niveau local pour diverses considérations notamment couloirs aériens encombrés, trop proches des aéroports internationaux que sont Bruxelles et Paris. Il est ou était aéroport d'évitement en cas de problèmes dans le secteur aérien (brouillard sur Paris par exemple). D'autre part, cette plate-forme est située à proximité immédiate de la frontière Belge et toute proche de l'agglomération de Lille - je dirai moi pratiquement imbriquée pour partie - ce que ne montrent pas spécialement les photos reprises dans le dossier. En résumé, actuellement, cet aéroport n'est pas d'une utilité vitale pour le pays.

1 - Autorité Environnementale : ok pour une gestion globalisée du dossier sur les sujets d'environnement et d'aviation civile, mais un volet me semble manquant (voir paragraphe 6)

2 - En matière d'urbanisme

2.1 - Eau : il est absolument indispensable de veiller à la nappe phréatique, comme nous nous y employons dans le secteur ouest de la métropole. L'eau est un bien commun, vital pour l'agglomération, à protéger. Des aménagements ou constructions sont à bannir au droit des nappes.

2.2 - Air : A titre d'exemple durant cette période d'enquête publique, ATMO a classé au niveau ROUGE, une grande partie de notre région notamment le secteur de Lille. Des restrictions de vitesse nous sont imposées pour la pollution, les véhicules avec les mauvaises vignettes CRIT A sont les malvenues et on nous parle de modernisation - je dirai moi d'extension pure et simple de l'activité aéroportuaire...

Avions moins polluants. Ok mais quand ? nous rencontrons déjà de nombreuses difficultés avec le parc automobile pour sa transition énergétique

2.3 - le Bruit : j'habite Haubourdin, commune qui n'est pas située dans l'axe des pistes mais qui subit également les bruit des mouvements d'avions. Je rejoins la personne qui a relevé dans la période avant COVID déjà de l'augmentation du trafic

3 - financement du projet - si le projet devait être réalisé, je voudrais être assurée que les travaux seront entièrement financés par le gestionnaire et qu'à aucun moment le maître d'ouvrage n'aura à financer un quelconque poste, avec dépôt de garantie si ce projet devait être abandonné par le porteur de projet

D'autre part qu'en est-il de l'application du code des marchés publics. le maître d'ouvrage est une collectivité, alors que le porteur de projet qui annonce financer entièrement les travaux, relève du secteur privé

Si j'ai bien compris, pour rallier le centre-ville de Lille, des transports en commun devraient être développés, ce qui n'est pas un non-sens, mais en qualité d'habitants de la métropole, le réseau urbain est déjà à compléter pour la desserte de certains quartiers

4 - Travaux :

4.1 - ok pour les travaux de l'aérogare à condition qu'ils respectent les règles d'urbanisme et d'accessibilité handicapés tout en maintenant la nappe phréatique hors construction, travaux, aménagement

4.2 - augmentation des largeurs de pistes : Pourtant Concorde est bien venu à Lesquin. Ne s'agit il pas de se mettre en conformité pour accueillir de plus gros porteurs et d'augmenter la capacité d'accueil des taxiway : par conséquence extension de capacité

4.3 - on nous parle d'EPCI soumis à déclaration, ce qui veut dire que cette installation n'est pas anodine avec un joker pour d'éventuelles autorisations complémentaires spécifiques....

5 - Augmentation du trafic aérien

Je suis désolée, mais je ne suis pas d'accord pour l'augmentation de trafic pour plusieurs raisons dont tout le monde en connaît la teneur

5.1 : métropole desservie par un réseau autoroutier dense avec des connexions internationales (ports, transmanche, etc...)

5.2 : un maillage TGV avec l'international Eurotunnel par exemple - une connexion avec les aéroports internationaux (Bruxelles, Paris Charles de Gaulle, Paris Orly)

5.3 : des aéroports locaux avec facilité d'accès (Beauvais, Albert, Ostende, Charleroi, Bruxelles)

Je ne comprends pas la course aux parts de marché

6 - Dans le dossier, on relève le vocable "sûreté" et pour moi, il s'agit d'un VOLET ESSENTIEL dans le cadre de l'examen du dossier , c'est un impératif avant toute décision. Il s'agit d'un volet de la responsabilité de l'Etat au plus haut niveau et de donner les pouvoirs nécessaires au préfet de zone sur le sujet

7 - Conclusion

On ressent un dossier qui relève plus de la performance financière au travers d'un ouvrage existant, performant, placé très très proche du centre de l'agglomération lilloise et je n'ai pas le sentiment que l'on ait pris la mesure des nuisances pour les populations environnantes

Je suis totalement opposée au projet, compte tenu de l'augmentation de trafic indubitable avec une vision uniquement financière sans tenir compte des autres facteurs

Je demande

- d'appliquer des mesures pour préserver notre santé (trafic à la baisse plutôt qu'en augmentation, fermeture de l'aéroport la nuit, survol à basse altitude à l'atterrissage), l'environnement (eau, air, nuisances sonores)

-un encadrement strict des activités aéroportuaires par les services de l'Etat. Il serait anormal de laisser un opérateur libre dans ses activités commerciales dans ce domaine (sûreté)

- d'assurer une surveillance et doter de moyens adéquats les autorités pour éviter tous faits délictueux (sûreté)

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@897 - GERARD Ophélie - Seclin

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 20:17:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : refus de l'agrandissement et de la modernisation

Contribution :

Il est IMPENSABLE d'agrandir et de moderniser l'aéroport de Seclin. Les abords sont trop peuplés et trop de villages se trouvent sous les couloirs aériens d'atterrissage et décollage.

Notre maison, à Seclin, se situe sous le couloir d'atterrissage et cela va virer à l'enfer. Lille se trouve à 45 minutes de Roissy de TGV, 1 heure de TGV de Bruxelles et de son aéroport Zaventem. Et pas très loin non plus de Charleroi. Où est donc la nécessité d'agrandir un aéroport avec toutes les conséquences qu'induit le trafic aérien, à savoir pollution atmosphérique, pollution sonore etc. etc, en ces temps où on parle de développement durable, de protection de la nature, de qualité de vie, d'envie de retour aux choses simples, de lutte contre la sur-consommation ?

Ce serait un scandale.

Le sud de la MEL est très recherché, par les Lillois lassés de la métropole qui désirent pour des raisons professionnelles et personnelles quitter Lille et son immobilier de plus en plus cher, l'impossibilité de trouver une maison sauf dans les quartiers peu engageants, sa saleté, l'insécurité de certains de ses quartiers, sa surpopulation annoncée.

Seclin est une ville prisée à l'immobilier recherché encore accessible, reliée à Lille, Douai, Lens par transports en commun. D'ailleurs, le tram ne va –t-il pas aussi arriver à Seclin dans quelques années. Pourquoi infliger une telle nuisance à une petite ville pleine de qualités et recherchée justement des citadins en mal de tranquillité ?

L'idée d'un aéroport ne peut venir que de personnes non concernées dans leur quotidien, avec des biens immobiliers situés au calme, à la campagne ou dans des quartiers chics des villes. Infliger aux autres ce que l'on ne veut pas pour soi, est-ce acceptable de la part d'élus, de responsables ? Si les Lillois veulent prendre l'avion, qu'ils partent de Roissy, Orly, Charleroi, Zaventem...

HORS DE QUESTION.

Les électeurs n'élisent pas des politiques à la tête de collectivités pour faire n'importe quoi et surtout ce dont n'ont pas envie leurs propos électeurs.

A Nantes, il y a eu la ZAD Notre-Dame-des-Landes, s'il faut qu'il y ait le même soulèvement à Lille-Lesquin, alors il y aura le même soulèvement...

LAISSEZ NOUS TRANQUILLE, LAISSEZ NOUS EN PAIX.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@898 - declercq catherine - Lambersart

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 20:40:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : opposition à l'extension de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

bonjour

je suis totalement opposée à l'extension de l'aéroport de Lesquin pour les raisons suivantes :

1/ limiter les transports aériens

depuis des décennies, des scientifiques du monde entier (GIEC et autres) alertent sur l'urgence climatique et la nécessité de changer notre modèle économique et social pour un développement durable. Dans ce cadre la réduction des GES est un enjeu majeur. Or les transports aériens sont émetteurs de GES et d'autres particules toxiques pour le climat mais aussi pour la santé des hommes.

Il est donc incohérent de façon générale de vouloir développer les transports aériens. Il convient de les limiter le plus possible.

Des scientifiques ont encore publié ce 1er février une tribune sur l'inaction climatique, l'Etat français a été condamné pour inaction climatique.

Il est plus que temps de réagir et de suivre les recommandations des scientifiques.

2/ non aux vols intérieurs

dans le cas précis de Lesquin, cet aéroport dessert beaucoup de villes françaises.....Les scientifiques et la convention citoyenne recommandent de limiter voire de supprimer les vols lorsque les destinations sont facilement joignables en train, ce qui est le cas en France.

il conviendrait donc de supprimer les vols intérieurs et de développer enfin le train : rénovation du réseau, création de lignes, réouverture des lignes fermées, augmentation de la fiabilité et de la qualité des services proposés qui sont très faibles à ce jour (cf le feuillet du TER dans la région mais aussi les problèmes récurrents sur les grandes lignes)

3/localisation de Lesquin

Lesquin se trouve au milieu de la Mel, zone très densément peuplée et possédant très peu d'espaces verts pour piéger le carbone

les habitants survolés vivent déjà un cauchemar ; il est incohérent de vouloir augmenter les nuisances sur des populations nombreuses et déjà très exposés

Ces nuisances ne concernent pas que les riverains survolés mais aussi les autres communes de la MEL de part la dispersion des particules toxiques.

La MEL est une zone trop peuplée, engorgée au niveau de la circulation, dépourvu d'espaces verts : il est temps de lutter contre toutes les pollutions (air, eau, terre, sonore)

Le nombre de jours où la qualité de l'air n'est pas bonne est déjà trop important. N'oublions pas que cette pollution de l'air entraîne la mort de nombreuses personnes chaque année (cf les études des experts compétents). La MEL subit de nombreuses contraintes en termes de pollution : autoroutes, rocade encerclent les zones habitées et créent beaucoup de souffrance (cf la rocade nord ouest sur lambersart)

L'extension concerne par ailleurs une zone comprenant les champs captant de la MEL qui doivent être protégés

4/ en tant que citoyenne, je suis consternée par le manque de prise en compte des enjeux du développement durable et de l'urgence climatique.

L'attractivité économique de la MEL prônée par les partisans de l'extension n'est plus entendable

La maison brûleet les marchands veulent faire du commerce et de l'argent !

d'avance je vous remercie

bien cordialement

catherine Declercq

58 rue Churchill, Lambersart

06.88.58*****

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E899 - POLLIART Fabienne

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 20:41:38

Lieu de dépôt : Par email

Objet :Aéroport Lesquin

Contribution :

Extension de l'aéroport inutile. Taille actuelle suffisante. Où sont nos bonnes résolutions de voyager moins ou par des moyens moins coûteux, moins énergivores, moins polluants ? Pensons et investissons dans d'autres moyens plus "vertueux". Merci de nous consulter

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@900 - Marie - Templemars

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 21:07:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

La modernisation de l'aéroport, d'accord, mais un agrandissement, certainement pas !

A une période où nous sommes sans cesse appelés à faire des efforts sur la protection de l'environnement (covoiturage, baisse de consommation énergétique, mobilité douce...), l'agrandissement et l'augmentation du nombre de vols quotidiens sont une aberration.

Quant à rajouter du fret aérien, c'est ahurissant! La pandémie nous a bien montré qu'il faut relocaliser notre production et nos habitudes de consommation.

C'est un projet à contre-sens pour notre avenir et celui de nos enfants.

Ils risquent de vivre dans un environnement toujours plus pollué, avec des nuisances sonores toujours plus importantes.

De plus, nous sommes dans un secteur de champs captants, dans les communes gardiennes de l'eau pour la métropole. Qu'en sera t il avec davantage de pollution ???

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@901 - LEVEQUE Thomas - Sainghin-en-Mélantois

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 21:26:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis concernant le projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Bonjour

Je suis un habitant de Sainghin-en-Mélantois, petite commune limitrophe de Lesquin.

Investir en 2022 dans la construction, la modernisation ou l'agrandissement d'un aéroport me semble aller à l'encontre de tout ce que nous savons sur les impacts néfastes du transport aérien sur l'environnement et des engagements de la France notamment pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Tous les progrès réalisés ces dernières années sur l'efficacité énergétique des avions laissent toujours l'avion très loin derrière d'autres modes de transport notamment le train. Et l'apport de sources agrocarburants dans le mix du kérosène (très minoritaire d'ailleurs) est une fausse solution puisque les productions de plantes utilisées pour les bio carburants se font là encore au détriment de l'environnement.

Les lignes de train à grande vitesse reliant les grandes villes en France et également de grandes villes des pays limitrophes (Londres, Milan, Genève, Bruxelles...) montrent que le train est une alternative à l'avion tout à fait crédible en terme d'efficacité (temps, confort...) et incomparablement plus économe en énergie rapportée au passager. Par ailleurs, s'il est indispensable de se rendre dans une destination lointaine où le voyage en train n'est pas réaliste dans des délais raisonnables, il est simple et rapide de prendre le TGV de Lille vers l'aéroport Roissy Charles de Gaulle par exemple, il n'y a donc pas d'utilité réelle à investir dans un aéroport à proximité de Lille.

Je pense que l'état et les collectivités locales devraient favoriser massivement le train par rapport à tout autre mode de transport interurbain, si nous espérons tant soit peu conserver une planète capable d'accueillir les humains dans de bonnes conditions à moyen terme.

C'est pourquoi j'en appelle à votre responsabilité de citoyen de France, d'Europe et de la Terre pour éviter tout investissement dans le transport aérien.

En vous remerciant,

Thomas LEVEQUE

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@902 - Braeckman Leentje - Fretin

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 21:50:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet d'agrandissement et modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Bonjour,

Je m'oppose contre le projet d'agrandissement et modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin. Tout d'abord pour des raisons d'échelle globale: les rapports scientifiques nous avertissant sur les conséquences désastreuses du changement climatique paraissent les uns après les autres, nous dépeignant des scénarios de plus en plus sombres et pessimistes. Notre planète est au bout du gouffre et il faut qu'on agisse tous ensemble et immédiatement si on veut éviter le pire. Sachant que l'aviation fait partie des gros pollueurs, je trouve qu'il est incompréhensible d'envisager un projet d'agrandissement d'aéroport. Encore moins sachant qu'il y a déjà d'autres gros aéroports pas très loin de Lesquin.

En deuxième place, étant habitante de Fretin, je suis aussi concernée à titre personnel. Les routes dans le coin sont déjà complètement saturés, on subit pic de pollution de particules fines après pic de pollution. Et la je vous n'ai même pas encore parlé des nuisances sonores qu'on subit lors des décollages du vent d'est. Les avions passent bas, voir très bas, de très tôt le matin jusqu'à très tard le soir, même en pleine nuit. L'aéroport de Lille-Lesquin est situé dans une zone très peuplée, donc là encore, envisager d'agrandir un aéroport ce qui va mener à une augmentation de trafic routier, d'avantage de pollution, qui va impacter la biodiversité du coin, qui risque de polluer nos nappes phréatiques, et qui va aussi générer encore d'avantage de nuisances sonores, est criminel envers les gens des villes et villages autour de l'aéroport.

Et pour finir, parlons de la modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin. Je veux bien entendre les arguments de mise au norme et de sécurité. Mais nulle part je vois des garanties que des mesures seront prises pour limiter les nuisances sonores pour les habitants du coin et je ne vois encore moins la garantie que cette mise au norme ne restera vraiment qu'une mise au norme au sens stricte du

mot. Au contraire, tout donne à penser que cette mise au norme n'est autre qu'une façon détournée pour ouvrir la porte pour les transports de fret en passant par l'aéroport de Lesquin. Donc modernisation, oui je veux bien, mais sous condition que des mesures seront prises pour limiter les nuisances sonores subis par les riverains et qu'on aura la garantie qu'il n'y aura pas de place pour des vols de fret à l'aéroport de Lille-Lesquin.

C'est notre responsabilité à tous de préserver l'environnement afin de laisser une planète vivable à nos enfants. Moi j'essaie de faire ma part, donc je vous demande: faites aussi la votre ! NON à l'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin !!!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@903 - DUCROCQ Vincent - Fretin

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 22:39:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport !

Contribution :

Bonjour,

Je suis opposé à l'agrandissement de l'aéroport

Tout d'abord la pollution..

Nous subissons plus que régulièrement des épisodes de pollution aux particules fines. Nous savons maintenant les dégâts du réchauffement climatique. Continuons en mettant plus d'avions au dessus de nos têtes qui participent de manière très active à cela !!

Il y a la pollution atmosphérique... mais aussi la pollution sonore !

Habitant Fretin, je suis directement concerné par les nuisances sonores des décollages par vent venant de d'est, les avions passant juste au dessus de ma maison !

Je tiens donc à vous remercier de mettre de nouveaux avions qui dépassent allègrement les 85 décibels... Ayant un décibelmètre, j'en ai mesuré régulièrement à plus de 90 décibels ! Vous qui souhaitez agrandir l'aéroport, je vous invite à subir ce niveau sonore pour comprendre notre problème...

Un autre soucis pour les riverains, la dévalorisation de nos biens immobiliers suite à l'augmentation du trafic aérien. On nous a évoqué une perte de 30%.. Qui va compenser cette perte ?

A une époque ou nous savons qu'il est important de changer nos modes de vie pour laisser quelque chose à nos enfants... Pourquoi agrandir cet aéroport ? D'autres plus grand sont déjà présents aux alentours !

On nous demande tous les jours de faire attention à notre environnement.. A titre personnel, j'ai énormément changé mon mode de vie, merci de faire de même !

Merci donc de répondre à ces questions

- Comment comptez vous agrandir cet aéroport sans polluer d'avantage l'air des riverains ?

- Comment comptez vous multiplier le nombre d'avions sans nous rendre sourd ?

- Comment comptez vous nous indemniser la perte immobilière de nos maisons ?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@904 - Michael - Templemars

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 22:43:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :projet de modernisation de Lille-lesquin

Contribution :

Messieurs,

La modernisation de cet aéroport soulève de nombreuses interrogations.

Depuis de nombreuses années la métropole n'a eu de cesse de se développer tant sur le plan national qu'europpéen. C'est une des raisons qui a vu la naissance et le développement du réseau ferroviaire avec la gare Lille Europe et tout son quartier d'affaires.

Cette gare a pour but de faciliter les déplacements intérieurs principalement vers Paris et ses infrastructures aéroportuaires internationales (CDG, Roissy). Ces deux gros nœuds sont à moins de 1h30 de TGV.

De plus, je ne pense pas que la MEL est l'envergure de concurrencer ces derniers.

Sous couvert de « modernisation », c'est bien d'un agrandissement dont il s'agit car il est à noter que la volonté d'Eiffage est de doubler la capacité d'accueil des voyageurs à moyen terme.

Page 1373 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

De plus l'agrandissement assurera un développement du Fret (autrefois assuré par le rail et la SERNAM). Ce point permettra à Eiffage une rentabilité respectable, car une telle société n'a pas pour but de financer un projet sans contreparties financières très confortables.

Autre conséquence, non négligeable d'un tel développement, est portée sur l'A1, la N356,... nous avons tous constaté que le réseau autoroutier était plus que saturé et ceci dès 15h. Le développement de l'aéroport de Lesquin ne fera qu'augmenter un trafic déjà bien encombré.

Aujourd'hui nous sommes invités à revoir notre modèle de déplacement au sein de la MEL, (transport doux, covoiturage, transport en commun) avec pour objectif de limiter la pollution des GES et autres particules fines et très fines.

Nous avons tous constaté également que depuis quelques années, les « conseils » pour limiter la vitesse de 20km/h sur nos autoroutes, sont devenus trop réguliers.

Ce projet d'Eiffage va donc à l'encontre des efforts que nous fournissons à limiter la pollution.

Autre point sur la pollution, celui des sols. Il est bon de rappeler que les collectivités autour de l'aéroport ont été nommées « gardiennes de l'eau » par ses champs captants.

L'augmentation des décollages n'aura pas un bon impact sur les nappes phréatiques de la métropole et donc sur notre santé.

Je n'oublie pas les nuisances sonores. Ce point ne nécessite pas d'autre argumentaire que par la simple logique qu'un avion est extrêmement bruyant. Et donc l'augmentation du trafic nuira grandement à la vie des habitants sous les couloirs aériens.

En conclusion, une modernisation de l'existant uniquement peut être nécessaire du simple fait de l'âge de l'aéroport.

Agrandir l'infrastructure en faisant croire à l'existence d'un besoin aujourd'hui loin d'être réel, je suis totalement contre. La volonté de développement n'est liée qu'à l'intérêt financier du fret.

Je vous demande d'apporter une attention particulière à ce dossier afin d'assurer une préservation de la santé des riverains (air, eau, bruit), mais également de vous assurer du maintien d'un couvre-feu, du respect des altitudes de décollage ainsi que la révision des couloirs aériens.

Je vous demande également une transparence sur les études et enquêtes que vous serez mené à faire dans ce dossier.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E905 - Pierre BAILLEUX

Date de dépôt : Le 13/02/2022 à 23:38:42

Lieu de dépôt : Par email

Objet : enquête publique du projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Monsieur le Président de la commission d'enquête, Dans le cadre de l'enquête publique concernant le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin, je vous prie de trouver ci-après mes observations. Je suis pour la modernisation de l'aéroport, mais CONTRE SON AGRANDISSEMENT pour diverses raisons : 1) Imaginer quasiment doubler le nombre de passagers d'ici 2039 est illusoire à une époque d'envolée des prix des carburants et de prise de conscience progressive des pollutions et nuisances engendrées par le transport aérien. C'est aussi incompatible avec les objectifs de réduction du réchauffement climatique. 2) Et imaginer le faire avec seulement 17% d'augmentation des mouvements d'avions est également irréalisable. En effet, Imaginer remplacer des aéronefs de petite taille par des aéronefs plus grands va à l'encontre des prospectives en matière de recherche aérospatiale : l'avenir verra au contraire des aéronefs plus petits mais volant en convoi pour une meilleure efficacité énergétique. L'avenir n'est plus aux gros porteurs, preuve en est l'échec du programme Airbus A380. Par contre, quand un gros porteur est remplacé par 2, 3 ou 4 aéronefs plus petits en convoi, cela multiplie par 2, 3 ou 4 le nombre de décollages et atterrissages et donc de nuisances aux populations survolées. De plus, l'exploitant d'un aéroport n'a aucunement la maîtrise de la taille des avions, ni de leur remplissage..... Ceci est du seul ressort des transporteurs sur des critères commerciaux et économiques. 3) Les nuisances actuelles, notamment sonores, sont déjà trop importantes pour les populations survolées lors des décollages. La rue de l'Hardinière à Templeuve-en-Pévèle où j'habite est particulièrement concernée lors des décollages par vents d'Est. C'était moins le cas il y a quelques années car les avions survolaient l'autoroute Lille Valenciennes. Mais les trajectoires ont changé apportant plus de nuisances aux populations, templeuvoises notamment ! Il y aurait lieu de rétablir les trajectoires telles qu'elles existaient il y a quelques années. Les nuisances sonores étant déjà trop importantes et accroître le trafic aérien ne ferait qu'aggraver la situation. 4) Enfin il y aurait lieu d'interdire les décollages et atterrissage de nuit (hormis les cas d'urgence technique ou sanitaire) en instaurant un couvre-feu, par exemple de 23h à 6h. Et pour que ce couvre-feu soit respecté, il importe que les amendes de non-respect du couvre-feu soient suffisamment dissuasives. Bien cordialement Pierre BAILLEUX (En retraite – précédemment ingénieur de recherche, adjoint au Directeur du Département d'Aérodynamique Appliquée de l'Office National d'Etudes et Recherches Aérospatiales) 80 rue de l'Hardinière, 59242 TEMPLEUVE-EN-PEVELE

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@906 - ERIC - Templeuve

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 05:59:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis défavorable

Contribution :

Bonjour,

Veuillez trouver ci-dessous ma contribution à la « modernisation » de l'aéroport de Lille et mon avis.

Une mise à jour des documents cartographiques utilisés permettrait de renforcer l'aide à la décision (date de réalisation des cartes et date de récolte de données). Je suis très étonné de voir des avions survoler la commune de Templeuve-en-Pévèle, dans un couloir non cartographié sur les documents officiels utilisés pour le débat public. En effet, le couloir réservé aux décollages sous vent d'Est n'est pas mentionné sur la carte de février 2021 (www.nord.gouv.fr/content/download/72641/446570/file/Carte_SUP_TEMPLEUVE_CCPC.pdf). Le décalage entre les données cartographiées par la Préfecture du Nord, la DDTM Nord et les documents d'urbanisme n'est-il pas inquiétant pour des risques éventuels ?

Le développement de l'urbanisme et de l'artificialisation des sols dans toutes les communes environnantes de l'aéroport de Lille ne semble pas assez pris en compte : la commune de Templeuve-en-Pévèle connaît actuellement une hausse démographique et sa centralité s'est élargie. Le survol des centres-bourgs ne doit-il pas être évité, afin de protéger le mieux possible les habitants ?

Des trajectoires proches de l'autoroute seraient judicieuses, en même temps que l'augmentation de la hauteur de survol des avions. Le respect des trajectoires aériennes avec le guidage des avions par les contrôleurs aériens, interdisant des approches à vue, apparaît aussi indispensable. Ne faut-il pas optimiser les routes des avions (programme SESAR en Europe) ?

De plus, une planification actualisée concernant la gêne sonore et le bruit s'avère nécessaire et devrait bénéficier d'une actualisation avec des données récentes.

Le lancement d'innovations comme une place accordée pour la société civile dans la gouvernance d'acteurs, après le projet, permettrait de co-construire une dynamique unique rayonnante. Par exemple, le service Environnement de l'aéroport de Lille sera-t-il développé avec un service Médiation, dont un médiateur de l'aéroport ainsi qu'un outil d'enregistrement en ligne des vols sujets à des réclamations ? Autre exemple, la diminution des pollutions sonores et l'amélioration de la qualité de l'air, avec des points de référence au sol plus pertinents, et des analyses fines des polluants, pourrait s'effectuer en créant un observatoire avec la population concernée. Aujourd'hui quelle est l'articulation avec les plans climat concernés ? La décision de bénéficier de « flottes durables » et l'exiger des Compagnies aériennes serait également un bon indicateur de développement durable, au même titre qu'un engagement dans la recherche et développement.

A quelle date, l'outil de suivi des vols et des niveaux de bruit (exemple Casper) du trafic autour de l'aéroport de Lille-Lesquin sera-t-il mis en place, suite à la recommandation l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA, 2021, Etat des lieux des outils de visualisation des trajectoires et du bruit des avions, 10 pages) ? Pourquoi ne pas lancer des Bulletins Indicateurs Environnement ?

Le fait d'avoir des nuisances sonores à proximité des maisons entraîne une diminution de la valeur immobilière. L'aéroport de Lille a-t-il prévu des accompagnements (mesures socioéconomiques...) ? dans le cadre d'une politique Responsabilité Sociale des Entreprises ?

Le suivi du développement durable devrait être plus engagé. « Aéroport de Lille souhaite atteindre dès 2021 le niveau 1 – Mapping - pour l'évaluation de son empreinte carbone et vise à l'horizon 2027 la neutralité des émissions de carbone sur lesquelles l'aéroport a le contrôle, par la réduction et si nécessaire par la compensation des émissions résiduelles au moyen de crédits de compensation reconnus à l'échelle internationale » (www.lille.aeroport.fr/corporate/environnement/nos-engagements/ consulté le 11/02/2022). N'est-ce pas un manque d'ambition face aux autres aéroports et aux évolutions sociétales ? Ne faudrait-il pas directement viser le niveau 2, niveau minimum pour la grandeur de la métropole lilloise, à savoir « Obtenir l'accréditation au niveau Réduction requiert la définition d'un plan de gestion du carbone et des progrès vers une empreinte carbone réduite » (Programme Airport Carbon Accreditation, Union des Aéroports Français, 2021, 24pages) ?

A propos de l'accès et des transports à l'aéroport de Lille, la dépendance à la route pour les déplacements ville de Lille-Aéroport et Aéroport-Ville de Lille risque d'entraîner des encombrements routiers. Quelle est l'étude de ce risque ? Pourquoi ne pas organiser un développement avec stationnements de rabattement et parcs relais dans la Métropole européenne de Lille et dans la Communauté de communes Pévèle Carembault ? Pourquoi ne pas créer un « tramway du futur » reliant l'aéroport et la ville de Lille, suivant la transition écologique ?

Serait-il possible d'avoir l'information sur le volet prospective du projet, concernant le positionnement de l'aéroport de Lille face aux « avions gros porteurs » ? Est-ce une piste de développement non mentionnée actuellement, en raison de sa non-réalisation ?

Dans le cadre du bien-être des habitants de Pévèle-Carembault et de la métropole de Lille, il est nécessaire d'avoir un couvre-feu de 23 heures à 6 heures (soit 7heures d'affilée) pour préserver le sommeil et la santé des habitants.

Avis défavorable.

Cordialement,

Un habitant de Templeuve-en-Pévèle

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E907 - Andre Vandewalle

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 08:08:58

Lieu de dépôt : Par email

Page 1377 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Objet :agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Envoyé à partir de Courrier pour WindowsBonjour,Nous avons fait bâtir à Attiches en 1975 et nous n'avons pas réalisé que quelques décennies plus tard nous serions confrontés à la nuisance du bruit des avions, problème multiplié ces dernières années !Seule la période de confinement, malheureusement due au covid, nous a permis de retrouver le calme !Les responsables du projet d'agrandissement souhaitent maîtriser les nuisances sonores et préserver la tranquillité des riverains tout ceci en doublant les vols !!! on se prépare des belles années.Il faisait bon vivre à Attiches, mais entre les vols qui risquent de se multiplier et la ligne à haute tension de 800.000 volts qui vient de se construire bonjour l'avenir et la santé !Cordialement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E908 -

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 08:53:43

Lieu de dépôt : Par email

Objet :modernisation-aeroport-lille

Contribution :

Bonjour,

Face au changement climatique, il n'est plus possible de promouvoir le transport aérien. Ce projet de modernisation qui est une extension et un agrandissement est à contre-courant de l'avenir de la société... C'est un non-sens écologique.

La région des Hauts-de-France se trouve en état de sécheresse tous les étés depuis quelques années, l'artificialisation des sols est un facteur d'aggravation de cela.

Les nuisances seront multiples avec cet agrandissement de l'aéroport (bruits, air, paysage...).

Le projet prévoit un passage de 2 millions de voyageurs par an à 4 millions....

C'est un projet d'un autre temps dans lequel il ne pourra pas y avoir de consensus entre les différentes parties.

Oui, le Nord est un département en difficulté économique, oui il convient de créer de l'emploi etc. cependant des solutions existes pour créer de l'emploi (amélioration des conditions de travail , réduction du temps de travail, semaine de 4jours). Créer des emplois qui crée une vraie richesse pour tous par l'intermédiaire de l'agriculture. Dans le livre du Shift Project (préfacé par Jean Marc Janconvici), Le plan de transformation de l'économie, ce livre indique qu'il y a 500 000 emplois à créer dans l'agriculture.

J'apporte ma pierre à l'édifice dans cette enquête publique.

Vous remerciant par avance

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@909 - ORPIN Yann - Marcq-en-Barœul

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 09:43:58

Page 1378 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Oui au projet d'extension de l'aéroport Lille-Lesquin_contribution CCI Grand Lille, CPME Nord et MEDEF Lille Métropole

Contribution :

Oui au projet d'extension de l'aéroport de Lille Lesquin !

Alors qu'une enquête publique est ouverte jusqu'au 14 février 2022, le MEDEF Lille Métropole, la CPME Nord et la CCI Grand Lille se félicitent du projet ambitieux porté par l'Aéroport de Lille Lesquin qui pèsera positivement dans le développement touristique et économique de notre métropole.

En dix ans, l'aéroport a quasiment doublé sa fréquentation, passant de 1,15 millions en 2009 à 2,2 millions de passagers en 2019. Même si la situation actuelle a entraîné une baisse de trafic, ce projet s'inscrit sur le moyen terme. Les grandes métropoles européennes sont d'ailleurs toutes dotées d'infrastructures ambitieuses et ceci implique des aménagements nécessaires.

L'objectif de ce projet est multiple : mise en conformité, modernisation, meilleure accessibilité, et renforcement de l'offre de services et de commerce. Ces travaux sont indispensables au maintien de l'activité aéroportuaire. Nos organisations considèrent que ce projet sera aussi synonyme de développement économique puisqu'avec ces modifications, l'aéroport de Lille pourra recevoir jusqu'à 4 millions de passagers chaque année d'ici 2039, soit quasiment deux fois plus qu'actuellement.

Cette fréquentation en hausse permettra de faire vivre les commerces de la métropole et nous donnera l'occasion d'accueillir des femmes et hommes d'affaires qui pourront s'implanter sur notre territoire. Rappelons que 70% des nuitées lilloises sont issues du tourisme d'affaire, il est donc important de ne pas oublier que l'attractivité économique est primordiale pour notre métropole. Ces voyageurs contribuent au développement direct et indirect de notre territoire.

Ce développement par le tourisme est d'ailleurs un des enjeux portés par les milieux économiques et aussi par l'agence d'attractivité Hello Lille.

Par ailleurs, selon l'étude menée par Eiffage, 230 emplois sont prévus sur le chantier et 1 900 emplois vont être créés dans la région grâce au développement de l'aéroport.

Il est donc nécessaire aujourd'hui d'apporter notre plein soutien à ce projet, déterminant pour le rayonnement et l'attractivité de notre Région.

Pour la CCI Grand Lille, Aurélie VERMESSE

Pour la CPME Nord, Laurent DEPOORTER

Pour le MEDEF Lille Métropole, Yann Orpin

Page 1379 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : CP_extension Aéroport de Lille Lesquin_-01022022-VF.pdf, page 1 sur 1

Communiqué de **PRESSE**

Mareq-en-Baroeul, le 1^{er} février 2022

Oui au projet d'extension de l'aéroport de Lille Lesquin !

Alors qu'une enquête publique est ouverte jusqu'au 14 février 2022, le MEDEF Lille Métropole, la CPME Nord et la CCI Grand Lille se félicitent du projet ambitieux porté par l'Aéroport de Lille Lesquin qui pèsera positivement dans le développement touristique et économique de notre métropole.

En dix ans, l'aéroport a quasiment doublé sa fréquentation, passant de 1,15 millions en 2009 à 2,2 millions de passagers en 2019. Même si la situation actuelle a entraîné une baisse de trafic, ce projet s'inscrit sur le moyen terme. Les grandes métropoles européennes sont d'ailleurs toutes dotées d'infrastructures ambitieuses et ceci implique des aménagements nécessaires.

L'objectif de ce projet est multiple : mise en conformité, modernisation, meilleure accessibilité, et renforcement de l'offre de services et de commerce. Ces travaux sont indispensables au maintien de l'activité aéroportuaire.

Nos organisations considèrent que ce projet sera aussi synonyme de développement économique puisqu'avec ces modifications, l'aéroport de Lille pourra recevoir jusqu'à 4 millions de passagers chaque année d'ici 2039, soit quasiment deux fois plus qu'actuellement. Cette fréquentation en hausse permettra de faire vivre les commerces de la métropole et nous donnera l'occasion d'accueillir des femmes et hommes d'affaires qui pourront s'implanter sur notre territoire.

Rappelons que 70% des nuitées lilloises sont issues du tourisme d'affaire, il est donc important de ne pas oublier que l'attractivité économique est primordiale pour notre métropole. Ces voyageurs contribuent au développement direct et indirect de notre territoire. Ce développement par le tourisme est d'ailleurs un des enjeux portés par les milieux économiques et aussi par l'agence d'attractivité HelloLille.

Par ailleurs, selon l'étude menée par Eiffage, 230 emplois sont prévus sur le chantier et 1 900 emplois vont être créés dans la région grâce au développement de l'aéroport.

Il est donc nécessaire aujourd'hui d'apporter notre plein soutien à ce projet, déterminant pour le rayonnement et l'attractivité de notre Région.

CCI Grand Lille
Aurélie VERMESSE



CPME Nord
Laurent DEPOORTER



MEDEF Lille Métropole
Yann Orpin



Contact presse : Marion SIGIER, Tél. 06.88.98.26.27 | msigier@medef-lille-metropole.fr

@910 - Fahy Morgan - Gondécourt

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 09:45:29

Page 1380 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : J'habite sous les lignes déjà établies

Contribution :

Bonjour,

Habitant au 28 rue Honoré de Balzac à Gondécourt, je suis directement impacté par le passage des avions, que se soit à l'atterrissage ou au décollage.

Les nuisances sont journalières et le nombre de décibels autorisées surement bien dépassé (surtout aux atterrissages).

Je n'ai pas de poids dans les décisions déjà prises et celles à venir, j'aimerais cependant ne pas être encore plus impacté suite à la modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin.

Si la modernisation permet d'améliorer le confort des personnes, comme ma famille et moi, qui subissent directement le passage des avions, alors c'est un grand OUI.

Si au contraire, cette modernisation ne vise qu'à permettre d'avoir un passage plus intensif alors je dis NON.

La nuisance est parfois telle qu'il nous arrive de ne plus nous entendre en plein repas, ou encore d'être réveillés la nuit

De plus, je suis convaincu qu'il est possible de mettre en place un itinéraire ne passant pas juste qu dessus de ma maison, sans que cela ne crée un vrai détour ou plus de personnes touchées.

Cordialement.

Morgan Fahy

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@911 - JACQUES MERCIER

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 09:56:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : aéroport

Contribution :

contre le projet de modernisation de l'aéroport

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@912 - delval didier

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 10:08:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : projet de modernisation de l'aéroport de lesquin

Contribution :

bonjour ,

la balance avantage /inconvénient est largement en faveur des inconvénients . Ce projet n'a donc pas d'intérêt . Les fonds pourraient être alloués à l'amélioration de la mobilité et en particulier des voies douces permettant de désengorger la métropole et autour ;

cordialement

Didier Delval

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@913 - FAGOO Philippe - Saint-André-lez-Lille

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 10:16:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet d'extension de l'aéroport Lille Lesquin : un non-sens écologique, économique et sanitaire.

Contribution :

Voici un projet d'un autre temps, à l'heure où la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de nanoparticules doit être un objectif impératif pour la préservation de la planète et de la santé humaine. La réduction des GES est d'ailleurs un objectif affiché par la MEL ainsi que par le gouvernement français.

Par ailleurs, on nous parle d'augmentation du trafic aérien, mais de quelle augmentation s'agit-il, lorsqu'on sait d'une part que les deux-tiers du trafic aérien intérieur sont remplaçables par le TGV, et que d'autre part la fin prochaine des énergies fossiles entrainera ipso facto la diminution globale du trafic aérien. Et ce n'est pas l'hypothétique remplacement du kérosène par l'hydrogène ou par les agro-carburants qui pourra contrecarrer cette tendance lourde.

Enfin, cette extension pose de graves problèmes de santé publique, tant pour les riverains de l'aéroport (augmentation des nuisances) que pour tous les habitants de la MEL, dans la mesure où l'aéroport se trouve sur des champs captants dont la pollution serait catastrophique.

En résumé, d'accord pour la mise aux normes de l'aéroport, pas d'accord pour toute extension qui serait un non-sens écologique, économique et sanitaire. En tout état de cause, il convient de mettre en place un couvre-feu d'au moins 7 heures.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@914 - Bourgois Mathias - Sailly-Lez-Lannoy

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 11:00:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : opposition à l'extension de l'aéroport

Contribution :

Bien qu'utilisateur régulier des installations, je souhaite m'opposer à l'extension de cet aéroport pour 2 raisons essentielles :

- En terme de politique d'aménagement du territoire, une extension est un non sens : Lesquin est géographiquement situé entre Paris, Londres et Bruxelles, trois capitales parfaitement reliées par liaison TGV ou équivalent. autant densifier le trafic sur ces plates formes plutôt que soupoudrer Lesquin avec des opérateurs low cost qui n'amènent aucune richesse en local, voire en détruit ...

- L'avenir étant aux grosses infrastructures, Lesquin ne peut se positionner comme un challenger crédible vis à vis de ces 3 alternatives. Soyons donc réalistes et imputons les crédits affectés à cette extension à une vraie liaison ferrée (tram, métro, TER ?) entre les gares de Lille / le réseau de métro et l'aéroport et le CRT.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@915 - Bacquaert Florence - Seclin

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 11:09:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : modernisation de l'aéroport Lille/ Lesquin

Contribution :

L'aéroport à sa légitimité tel qu'il est là , mais une "modernisation" (comprendre "extension ou agrandissement ") engendrerait des nuisances sonores , et environnementales terriblement néfastes pour la santé d'autrui . Je vis à Seclin et ma terrasse est située dans les couloirs d'atterrissages , les avions passent déjà très nombreux en été de 6 h du matin , parfois plus tôt et ce jusqu'à 23h je vis donc la porte fermée si je veux entendre la télévision, sans compter la poussière noire et grasse qui se dépose sur mes meubles de terrasse (Kérozène peut être?) . Cette requête peut sembler " individualiste" mais nous défendons notre droit à la jouissance paisible de notre bien . JE NE

SOUHAITE PAS DE " MODERNISATION " ou autres termes cachant des futurs désagréments en plus de ceux que nous connaissons déjà !!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@916 - ISABELLE - Ennevelin

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 11:20:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contre l'agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Enquête publique agrandissement aéroport Lesquin

Madame, Monsieur,

L'occasion m'étant donnée de m'exprimer, j'aimerais faire remarquer que ce projet d'agrandissement remonte à une période où personne n'était choqué de prendre l'avion à Lille pour aller à Londres ou à Paris. Depuis, il y a eu une indéniable prise de conscience de la population de l'impact de l'aérien en termes d'émission de CO2 (40 x plus que le train) et des changements de mode de déplacement au profit notamment du rail, des accords signés en 2015 à Paris (engagements bas carbone), un changement drastique des habitudes de travail (télétravail, visioconférences). Tout confère à revoir ce projet sous un angle drastiquement différent. Pourquoi en faire fi ?

Cdt.

Isabelle JACQUET

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@917 - Dominique - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 11:43:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : MISES AUX NORMES

Contribution :

L'aéroport de Lille, bénéficie d'une dérogation délivrée en 2017 par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC-SNA) jusqu'en décembre 2025. Cette dérogation autorise une centaine de "gros porteurs" (avions de catégorie D et E) y compris des quadri-réacteurs, d'attérir et de décoller, chaque année, de Lille-Lesquin. La mise aux normes, telle qu'on nous la présente dans le présent dossier, consiste tout simplement à mettre aux normes la piste pour officialiser et accueillir ces "gros

porteurs". Ainsi, à partir de 2026, la dérogation aura cessé, et il n'y aura plus de limites quantitative aux "gros porteurs", pour déverser quotidiennement leur frêt ! C'est également pour cette raison que M. COULON, président du SMALIM, déclare être opposé au "couvre-feu", car les gros-porteurs" de frêt volent principalement la nuit, et rajoute: "avec le couvre-feu, le business-plan d'Eiffage ne peut pas fonctionner !". C'est la raison pour lesquelles il y a une telle différence entre le coût (1,3 millions d'€) de la mise aux normes relevé dans les rapports de la Chambre Régionale des Comptes de 2015 et 2016, et le coût (environ 13 millions d'€) présenté par Eiffage. Alors oui à la mise aux normes de la piste à son état de 2015-2016, non pour une mise aux normes pour officialiser la dérogation de 2017 pour les gros porteurs.

Ainsi, pour des raisons purement financières, le président de la Région et le président du SMALIM, sacrifient les habitants des Hauts de France avec ce projet climaticide. Quel est, ou était, le véritable objectif de ce projet qu'une grande majorité refuse ?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@918 - Coulombel Fabrice - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 12:11:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au projet purement et simplement

Contribution :

Non au projet purement et simplement

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@919 - Mathis - Lille

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 12:26:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à ce projet inutile et dangereux

Contribution :

À l'heure de la crise écologique actuelle, vouloir augmenter le trafic aérien n'est que folie furieuse. Quand même les communes s'opposent à un tel projet avec unanimité, comment pouvez-vous ne pas vous rendre compte à quel point votre projet est nuisible ? Non au transport aérien, à l'artificialisation des sols et j'en passe. Et surtout, vive le vélo !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@920 - Léal-Claro Charlotte - Villeneuve-d'Ascq

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 13:45:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement et à la modernisation de l'aéroport de Lesquin

Page 1385 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Non à l'agrandissement et à la modernisation de l'aéroport qui entraînera de plus nombreux passages des gros porteurs et une accentuation de la pollution aux alentours de l'aéroport.

Ce projet est en total décalage avec les enjeux écologiques du moment et les engagements de la MEL.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@921 - Decocq Francis - Seclin

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 13:48:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROPORT LILLE-LESQUIN.

Contribution :

Ce projet de modernisation de l'aéroport de Lille -Lesquin est avant tout comme son titre le cache un agrandissement !

En l'an 2000 l'aéroport de Lille recevait 990 000 passagers en 2019 ce nombre est arrivé à 2200.000 , avec toutes ses nuisances , il est irresponsable de vouloir doubler ce chiffre pour frôler les 4 millions , nous n'en pouvons plus de cette pollution au bruit qui est associé à une mortalité plus élevée en augmentant les maladies cardiovasculaires, nous n'en pouvons plus des rejets de ses nanoparticules rejetés dans l'atmosphère par les avions , cette pollution invisible sans odeur qui n'est pas réglementée ni mesurée et que cette enquête ne parle pas et qui mettent à mal notre santé avec le développement des maladies tel que le cancer du cerveau , ainsi que de polluer les nappes phréatiques et les cultures sans oublier la bétonisation des nombreuses infrastructures qui se développeront comme par exemple le projet de construction à Seclin d'un bâtiment de 23000 m2 !

Il va de soi que ce projet d'Eiffage va nuire considérablement à notre environnement , les millions investis devront pour cette société privée rapporter le plus possible comme nous le mesurons par exemple sur nos autoroutes ! alors que le train est le moyen de transport le moins polluant et plus respectueux de notre environnement , il faut aussi tenir compte que l'autorité environnementale dans son avis de novembre 2021 donne un avis défavorable à ce projet , qu'il est un non-sens climatique et économique .

Que sera aussi la circulation aux abords de l'aéroport , tous les axes autoroutiers de la région Lilloise sont déjà saturés , ce projet accentuera la thrombose !

les chiffres annoncés de l'emport des avions semblent être minimisés ,ce projet augmentera c'est certain les vols plus que décrit dans cette enquête de 8000 pages .

Pour notre santé , Il est primordiale d'imposer un couvre feu de 22h00 à 6 h00 du matin avec des sanctions dissuasives pour les compagnies aériennes qui ne respectent pas les couloirs aériens et le couvre feu , celui -ci doit fait l'objet d'un arrêté ministériel pour éviter les vols de nuit .

Il serait souhaitable aussi que les avions utilisent la longueur totale des pistes pour leurs décollages, car environ 400 mètres ne sont pas utilisés , cela permettrait aux avions de décoller plus rapidement et monter plus haut au dessus des zones d'habitat en minimisant les effets acoustiques ! et aussi de privilégier le survol des zones agricoles et industrielles aux bénéfices des zones d'habitats .

Que deviendront les valeurs de nos biens immobiliers , combien perdront-ils ? Une vie de travail aura été nécessaire pour financer nos logements qui seront quasiment invendables à leur juste prix . Eiffage si ce projet aboutit doit compenser cette perte de valeur immobilière et l'état puisqu'il est impliqué dans ce projet doit aussi faire l'effort de nous exonérer de l'impôts foncier . Enfin les sanctions pour non respect de la réglementation versées par les compagnies aériennes doivent absolument revenir aux communes survolées .

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@922 - bosquart andré - Villeneuve-d'Ascq

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 13:57:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contribution libre à l'enquête publique !

Contribution :

Juste quelques chiffres de ralliement par train de diverses villes à partir de Lille :

Lille-Montpellier : 5 heures par direct/ entre 80 et 120 euros

Lille-Marseille : 5 H par direct/entre 35 et 144 euros

Lille-Nantes : 4 heures direct ou 5 heures avec correspondance/ entre 60 et 110 euros

Lille-Paris : 1 heure/ de 25 à 65 euros

Lille-Bordeaux : 4 heures/ environ 100 euros

Lille-Bruxelles : 30 minutes/ de 25 à 30 euros.

Vous ne pensez pas que c'est très suffisant et confortable, Monsieur l' enquêteur public ?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@923 - Cécile - Lecelles

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 13:58:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre l'extension de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Habitant à Lecelles, nous sommes déjà dérangés par l'atterrissage des avions sur Lesquin. Une extension de l'aéroport risque d'aggraver ces désagréments.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@924 - carre sacha - Tours

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 14:07:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille

Contribution :

La pollution de l'air aux particules fines est responsable de 14% des décès dans la métropole lilloise. Le projet d'agrandissement prévoit une augmentation du nombre de vols et de voyageurs, qui aura mécaniquement un impact sur la qualité de l'air (augmentation d'émissions de ces polluants - NO2, PM10, PM2,5 - et concentrations dans l'air ambiant)

Aujourd'hui (selon une étude ATMO) : les taux de polluants atmosphériques dépassent régulièrement les seuils définis par l'OMS sur notre territoire.

Les particules ultrafines (de l'ordre du nanomètres) : fortes émissions par les moteurs d'avions ne sont pas mesurées et donc non prises en compte (Article dans The Conversation). Les particules ultrafines sont émises principalement par les moteurs d'avions. Plus les particules sont fines, plus elles sont dangereuses.

Selon l'étude d'impact environnemental, la hausse de l'activité générée par la réalisation du projet d'extension aura un impact sur les émissions de SO2, qui connaîtront une augmentation jusqu'à +36% sur la zone à l'horizon 2050.

Hausse de +27% pour les NOx (Oxydes d'azote) selon l'étude d'impact environnemental.

Les nouveaux comportements des voyageurs impacteront les projections de trafic aériens : réduction de la demande sur les trafics loisirs induite par une prise de conscience écologique croissante, la réduction du trafic d'affaire induite par le développement accéléré des nouveaux modes de communication (visio, zoom, ...) et la réduction due aux alternatives ferroviaires. (source : étude du cabinet Arthur D Little - Annexe de l'étude d'impact)

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@925 - Hélène - Templemars

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 14:07:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution à l'enquête publique sur le projet de modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

A l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur

Dans le cadre de l'enquête publique, je souhaite exprimer ma requête concernant le projet dit « de modernisation » de l'aéroport Lille Lesquin et vous remercie de l'attention que vous porterez à ce courrier.

Le projet « de modernisation » prévoit :

- L'augmentation du nombre de vols annuels de 25% passant de 20 000 à 25 000 vols par an soit une moyenne de 14 vols supplémentaires par jour

-Le doublement du nombre de passagers d'ici à 2039.

Indubitablement cette évolution entrainera :

- l'augmentation des gaz à effet de serre et de la pollution de l'air

-l'augmentation de la pollution aux hydrocarbures et aux métaux lourds sur « les champs captants » réservoirs d'eau potable de la Métropole lilloise.

-l'augmentation des mouvements des vols de plus de 20 tonnes ce qui a déjà entraîné le placement de l'aéroport dans le champ de compétence de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires

(ACNUSA), autorité indépendante qui contrôle et sanctionne les nuisances sonores et les émissions de polluants générées par l'activité des aéroports au sol comme dans l'air.

-l'augmentation des nuisances sonores nuisibles, 75 à 80 db minimum relevés en moyenne pour les décollages (valeur LAMAX) pics de bruit provoquant surdité, forte dégradation du sommeil et troubles anxieux.

Cet élément a d'ailleurs été repris dans l'avis définitif délivré par l'Autorité Environnementale en date du 3 novembre 2021 ; les liens entre dégradation générale de l'état de santé et diminution de l'espérance de vie ont déjà été plus que démontrés pour les populations résidentes à proximité d'un aéroport. Cependant l'article 1er de la loi Constitutionnelle n°2005-205 du 1er mars 2005 relative à la Charte de l'environnement nous rappelle que

« Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé ».

A l'heure de la Convention Citoyenne pour, le Climat il est vraiment temps de limiter l'ensemble des effets néfastes du transport aérien, à savoir qu'il impacte directement a minima les 120 000 habitants des 33 communes du SIVOM Grand Sud de Lille.

Ce dernier ayant pour vocation la défense des intérêts et de l'environnement des riverains de l'aéroport rejette dans son état le projet.

En résumé, ce projet représente un non-sens climatique, économique (retour actuel au ferroviaire, développement d'alternatives de transport) et préjudiciable pour la santé à contre-courant des enjeux environnementaux actuels.

Je demande sa révision avec à minima :

-Le respect d'un couvre-feu de 23h à 6h du matin.

-Le respect des trajectoires de décollage au-dessus de l'autoroute par les compagnies aériennes aux dépens de lourdes sanctions financières en cas de non-respect.

-Le maintien de la capacité actuelle de vols et de passagers.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à ce courrier.

Hélène Hoffmann

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@926 - Houdebine Celia - Lille

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 14:07:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet d'agrandissement et de modernisation de l'aéroport de Lille

Contribution :

Bonjour,

Je vous fais part de mon avis concernant ce projet que je trouve totalement inadapté au contexte actuel.

Tout d'abord, ce projet va à l'encontre des enjeux écologiques. Le développement du TGV est une solution adaptée pour les grandes distances et beaucoup plus écologique. Nous avons deux gares à Lille avec une grande accessibilité pour les habitants de la région (TER, BUS, vélo etc...)

De plus, nous avons déjà un aéroport actif avec de nombreuses destinations à proximité (Charleroi). Cet aéroport est très accessible pour les lillois que ce soit en voiture ou en navette.

Enfin, ce projet développerait la nuisance sonore des habitants de la région qui est déjà très présente (au minima un couvre feu devrait être mise en œuvre).

Bonne journée,

Bien cordialement,

Célia

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@927 - VAN DOOSSELAERE GEORGES - Wasquehal

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 14:10:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition à l'agrandissement

Contribution :

Je souscrit aux arguments, joints du Pacte HdF.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : 2022-02-05_-_agrandissement_aeroport_lille_enquete_publicque.pdf, page 1 sur 4



Projet de modernisation de l'Aéroport Lille-Lesquin
Enquête publique
Avis de l'association Nord Écologie Conseil

L'association Nord Écologie Conseil

L'association Nord Écologie Conseil" (NEC), fondée en 2006 a pour but la prise en compte de l'écologie au sens le plus large. Elle a une vocation scientifique, écologique et humaniste. Elle œuvre pour l'harmonie entre humains, avec l'ensemble des êtres vivants et dans le respect des grands équilibres vitaux de la biosphère.

L'association agit pour le respect des principes constitutionnels inscrits dans la Charte de l'environnement de 2004 dans toutes les activités humaines, notamment de son article 1^{er} : « *chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé* ». Ses autres principes d'action sont : la primauté de l'intérêt général, le respect de l'indépendance de toute obédience politique, philosophique ou religieuse, enfin l'inscription dans des collectifs d'action.

Son territoire d'action est constitué par la région Hauts-de-France, ses bassins hydrographiques régionaux et leurs prolongements transfrontaliers. Par ailleurs, Nord Écologie Conseil est membre fondateur du Réseau Environnement Santé (<http://www.reseau-environnement-sante.fr>) et de France Nature Environnement Hauts-de-France.

Le contexte

1. Les rapports à caractère scientifique (Giec, IPBES), intergouvernementaux (Agence internationale de l'Énergie, Agence européenne de l'environnement) ou non gouvernementaux (The Shift Project, ASPO¹) renseignent désormais avec précision la façon dont les risques climatiques et l'épuisement des ressources fossiles menacent aujourd'hui non seulement l'économie mondiale, mais les sociétés humaines dans leur entièreté. Les sociétés thermo-industrielles sont devant un impératif, celui de la décarbonation de leurs activités et de leur mode de vie. Les politiques de décarbonation à mettre impérativement en œuvre ont pour objectif vital de conserver notre territoire habitable, en même temps que nous épargner une crise de l'approvisionnement énergétique.

2. Le secteur aérien est un fort consommateur d'énergie et de ressources fossiles. Il représente environ 2,5% des émissions mondiales de CO₂, en 2019², et 5% des émissions en France^{3 4}. Celles-ci ont augmenté

¹ Association pour l'étude des pics pétroliers et gaziers, www.aspoFrance.org

² *Pouvoir voler en 2050 ? Quelle aviation dans un monde contraint ?* The Shift Project, 3 mars 2021. <https://theshiftproject.org/article/quelle-aviation-dans-un-monde-contraint-nouveau-rapport-du-shift/>

³ Analyse Aircraft on Ground pour la France. <https://www.oag.com/coronavirus-airline-schedules-data>

⁴ *Climat, santé : mieux prévenir, mieux guérir.* Haut Conseil pour le climat, 21 avril 2020. <https://www.hautconseilclimat.fr/publications/climat-sante-mieux-prevenir-mieux-guerir/>

de 42% entre 2005 et 2019². Du fait d'exemptions européennes injustifiables allant à rebours des autres secteurs fortement émetteurs de l'UE soumis au marché européen du carbone (SEQUE), le secteur de l'aviation est le seul dont les émissions poursuivent leur hausse (+5 % en 2019, +26% depuis 2012 alors que l'ensemble du SEQUE a diminué ses émissions de 13%)³. En comptabilisant les effets hors-CO2⁵, la participation de l'aviation au forçage radiatif anthropique mondial est de 3,5%². La diffusion des innovations technologiques est bien trop lente pour compenser la baisse des émissions carbone d'un trafic en croissance².

3. Le développement de ce mode de transport aggrave les inégalités d'émission entre citoyens et ne contribue d'aucune manière au mieux-vivre ensemble. Malgré les subventions publiques et des conditions de travail discutables dans ce secteur, il n'y a que 10% de la population mondiale qui prend l'avion une fois dans l'année, et en 2018 1% de la population mondiale était responsable de 50% des émissions de l'aviation.

4. A l'heure où les émissions mondiales doivent baisser de l'ordre de 7% par an pour atteindre -55% en 2030 (para rapport à 1990) et la neutralité carbone en 2050, « ce n'est pas le moment de soutenir l'aviation coûte que coûte, mais d'ouvrir le débat sur le fait de réduire les déplacements en avion », selon Corine Le Quéré, Présidente du Haut Conseil pour le Climat⁶. *Des aides (formation, reconversion) aux travailleurs des secteurs très émetteurs peuvent parfois être préférées à une aide sectorielle ».*

En conséquence, contrairement aux prévisions complaisantes sur le secteur aérien développées dans le « projet de modernisation », **son avenir n'est pas l'expansion, mais son ajustement aux besoins essentiels des hommes et aux limites physico-chimiques de la planète, c'est-à-dire la réduction concrète du nombre de vols et des heures de vol.**

Opportunité et besoins régionaux en matière de mobilité et de cadre de vie

5. **Notre territoire, doté d'un héritage industriel ancien et parfois lourd, est richement pourvu en réseaux de transport**, notamment en aéroports. De nombreuses plateformes aéroportuaires sont accessibles par train (Bruxelles, Roissy) ou par automobile (Beauvais, Charleroi). Elles donnent déjà aux habitants de la Métropole lilloise de nombreuses possibilités de destination. Dans un contexte de réduction nécessaire des transports aériens, l'argument de compétition entre ces infrastructures pour augmenter la capacité de l'Aéroport de Lille-Lesquin n'est pas recevable. *Si un territoire comme le nôtre ne cherche pas à réduire son offre de transport aérien, comment pourrions-nous inciter d'autres territoires, d'autres régions, d'autres pays moins bien dotés à s'y engager, alors que l'humanité est entrée dans une zone de dangers climatiques et écologiques ?* Les obligations réglementaires venant en appui de la réduction nette du vecteur aérien sur la Métropole, bien qu'insuffisantes, sont déjà nombreuses :

⁵ Le forçage radiatif anthropique est lié pour un tiers aux émissions de CO2, et pour les deux tiers restants à des effets hors-CO2, notamment aux traînées de condensation dans la haute atmosphère.

⁶ « Ce n'est pas le moment de soutenir l'aviation coûte que coûte » : le Haut Conseil pour le climat rappelle l'urgence de la transition écologique. *Lemonde.fr*, 22 avril 2020.



Nord Ecologie Conseil appartient à la fédération FNE Hauts- de-France et au Réseau Environnement Santé (RES). Contact : +33 663 063 587



- le respect de l'engagement gouvernemental de fermeture de lignes aériennes lorsqu'existe une alternative d'atteinte de la destination dans un délai raisonnable. La loi Climat et résilience établit ce délai à 2h30, mais cette loi est déjà défectueuse par rapport à l'objectif insuffisant de réduction des émissions de 40% à l'horizon 2030
- l'objectif de zéro artificialisation nette repris dans la plupart des documents de planification métropolitains
- le respect des recommandations de l'OMS visant à réduire la pollution sonore induite par le trafic aérien
- l'exigence de réduction du forçage radiatif anthropique, en particulier dans le secteur des transports, enfin l'urgence climatique déclarée par la MEL, par le gouvernement national et par les autorités européennes.

6. S'il devait y avoir une compétition entre territoires (nous comptons sur une régulation européenne efficace pour l'éviter), elle s'exercera non pas sur l'augmentation du trafic mais sur :

- la qualité des liaisons entre les zones habitées (train, tramway, voire téléphérique...), alors qu'il n'existe pas même de navette entre l'Aéroport de Beauvais-Tillé et la Métropole lilloise
- la spécialisation des destinations, à défaut de modes de transports moins émetteurs de carbone
- la qualité de l'accueil de publics bien identifiés (notamment les personnes en situation de handicap)
- la diminution générale des nuisances (bilan carbone, pollutions sonore et chimique, artificialisation des surfaces, emprise de l'automobile, etc.).

7. Le développement aérien est loin d'être prioritaire par rapport à d'autres besoins métropolitains et régionaux. Tout un ensemble de politiques sont bien plus créatrices d'emplois que cette nouvelle avancée du béton sur des terres viables :

- la lutte contre la pollution de l'air et les autres politiques de santé environnement
- le développement d'infrastructures bas carbone (réseau cyclable continu, réseau ferroviaire, adaptation du réseau électrique aux productions locales)
- le développement d'une offre de transports décarbonée, intermodale et sûre (vélo, bus, métro, tramways, trains du quotidien, trains de nuit, accès aux lignes ferroviaires internationales, etc.)
- la lutte contre la précarité énergétique et l'adaptation de la Métropole au péril climatique (rénovation énergétique des bâtiments, réseaux de chaleur, végétalisation et augmentation des espaces verts dotés d'une canopée)
- la fixation du carbone dans le sol et le développement d'une agriculture décarbonée (développement de l'agroécologie et l'agroforesterie, ceinture maraîchère autour de la Métropole)
- le soutien à la recherche (production locale de l'énergie et solutions de stockage)
- le logement social, l'accueil des étudiants, etc.

Avis

8. Compte tenu de la responsabilité des agents publics en matière de protection des populations à l'égard du sinistre écologique et climatique en cours (urgence écologique et climatique), compte tenu des besoins de la population en matière de mobilité, compte tenu des engagements internationaux de la France, **il n'y a pas d'intérêt à déployer des travaux importants d'aménagement de l'Aéroport de Lille-Lesquin**, sinon pour se conformer aux obligations réglementaires, notamment celles concernant tous les Établissements recevant du public, pour améliorer l'accueil des personnes en situation de handicap, pour améliorer sa desserte au moyen de transports doux, ou encore pour expérimenter à petite échelle des modalités de vol



Nord Ecologie Conseil appartient à la fédération FNE Hauts- de-France et au Réseau Environnement Santé (RES). Contact : +33 663 063 587



totalelement décarbonées. Cette voie nous paraît la plus compatible avec la préservation du secteur économique sur le long terme et celle de l'habitabilité de la planète tout en préservant l'emploi, y compris localement en le recentrant sur l'accessibilité et l'accueil du site.

9. L'impératif de décarbonisation oblige les pouvoirs publics à **réguler le trafic aérien de façon à ne pas atteindre la saturation de l'aérogare**, en restreignant l'offre aérienne à ce qui est strictement nécessaire et écologiquement supportable, au moyen par exemple d'un budget carbone décroissant de 8% à 10% par an. Dans cette perspective, Nord Ecologie Conseil demande :

- l'abstention de toute extension de l'aire aéroportuaire (absence de piste supplémentaire)
- l'engagement d'une révision des plannings de vol visant la suppression des liaisons atteignables en moins de 4h30 en train
- l'engagement d'une diminution de la pollution sonore sur le site de Lille-Lesquin intégrant notamment une interdiction totale des vols entre 23h et 6h du matin
- un plan de réduction des émissions de CO₂ de l'ensemble des activités de l'aéroport intégrant la logique budgétaire décroissante exposée plus haut afin d'atteindre l'objectif européen de -55% en 2030 et la neutralité en 2050
- le développement compensateur d'autres formes de transport, en particulier le train (notamment des trains de nuit) et des liaisons locales par modes de transport doux dans l'objectif de remplacer l'usage devenu automatique de l'automobile.

Lille, le 5 février 2022

Michel Cucchi
Président de Nord Ecologie Conseil

Contact : michel.cucchi@laposte.net, +33 663 063 587



Nord Ecologie Conseil appartient à la fédération FNE Hauts- de-France et au Réseau Environnement Santé (RES). Contact : +33 663 063 587



@928 - de Witte Kilien - Lompret

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 14:53:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Demande de révision du projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Page 1395 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

« Contrairement aux prévisions complaisantes sur le secteur aérien développées dans le « projet de modernisation », son avenir n'est pas l'expansion, mais son ajustement aux besoins essentiels des hommes et aux limites physico-chimiques de la planète, c'est-à-dire la réduction concrète du nombre de vols et des heures de vol. De plus, notre territoire, doté d'un héritage industriel ancien et parfois lourd, est richement pourvu en réseaux de transport, et les obligations réglementaires venant en appui de la réduction nette du vecteur aérien sur la Métropole, bien qu'insuffisantes, sont déjà nombreuses : loi Climat et résilience, zéro artificialisation nette des documents de planification métropolitains, lutte contre le bruit, nécessité de politiques de décarbonation dans le secteur du transport aérien liée à l'Accord de Paris (COP21), etc.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@929 - Florence - Lecelles

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 14:58:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Bruit

Contribution :

Le bruit des avions qui commencent à diminuer d'altitude seront nuisibles au niveau des habitations ainsi qu'au développement de la faune.

Il y a aussi les émissions de CO2 qui seront augmentées.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@930 - Hamard francine - Seclin

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 14:58:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Je ne comprends pas comment on peut accepter qu'un aéroport situé en zone urbaine soit agrandi au point de proposer un doublement du nombre de passagers à terme alors que l'on se trouve à moins d'un an des engagements de la COP25!

D'autre part certains avions vont desservir des lignes intérieures....De qui se moque t on?

Que dirons nous à nos petits enfants pour justifier cette aberration?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Page 1396 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

@931 - Nadia - Templeuve

Organisme : Particulier

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 15:01:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet aéroport de Lesquin

Contribution :

Bonjour,

Je suis contre ce projet. Nous devons réduire les émissions de CO2. Développer l'aéroport est d'un non sens pour notre Environnement. Les nuisances sonores sont réelles.

Habitant Templeuve-en-Pévèle, lorsque nous avons un vent d'Est nous voyons les décollages au bout de notre jardin. Nous pouvons aussi être réveillés par le bruit des avions pour ceux à partir de 6h du matin. Le bruit dépasse le son de la télévision. Quand il fait beau et que nous profitons de l'air extérieur, nous pouvons presque parfois voir les voyageurs. C'est dire que les avions décollent très bas, notamment les compagnies low cost et ce pour des économies de Kérozène que nous respirons au gré de notre santé et celles de nos enfants. Lesquin est à 1 heure de Paris et à 1h30 de Bruxelles.

Nous n'avons pas besoin d'agrandir l'aéroport.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@932 - HAMARD FRANCINE - Seclin

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 15:17:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :discours du représentant et dirigeant du MEDEF à propos de l'extension de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

J'écoutais avec attention les propos du représentant du MEDEF du NORD il y a quelques jours. ce monsieur plaidait en faveur de l'extension de l'aéroport de Lille en assurant que la région gagnerait énormément de visiteurs touristiques grâce aux avions plus nombreux!!!!!!

Je crois au contraire et cela a été confirmé ,que les nuitées hôtelières ne sont pas liées aux voyageurs depuis l'aéroport de Lille mais bien plutôt aux touristes qui passent une journée ou deux pour découvrir notre région en se rendant dans les pays voisins et préfèrent évidemment voyager en voiture en bus ou en train pour rencontrer les GENS!

notre région autrefois appelée TERRE d'ACCUEIL et de TRAVAIL est une région Étape

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@933 - LAMBORAY Guillaume - Avelin

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 15:24:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet de Modernisation de l'aéroport LILLE-LESQUIN

Contribution :

Bonjour,

étant résident à Avelin, ville aux abords de l'aéroport de LILLE LESQUIN, je comprends les besoins de mise aux normes datant de 2016 mais je ne peux que m'opposer à l'extension de cette Aéroport et cela que ce soit pour les vols commerciaux, transports de fret mais aussi VOLS DE TOURISMES.

les multiples impacts néfastes en terme de pollution, d'écologie et de nuisance sonores sont d'ores et déjà bien trop importantes...

je me permet d'appuyer la contribution pertinente d'une personne résidant à Templeuve que vous trouverez ci dessous.

Cordialement

"Monsieur le Président de la commission d'enquête, Dans le cadre de l'enquête publique concernant le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin, je vous prie de trouver ci-après mes observations. Je suis pour la modernisation de l'aéroport, mais CONTRE SON AGRANDISSEMENT pour diverses raisons : 1) Imaginer quasiment doubler le nombre de passagers d'ici 2039 est illusoire à une époque d'envolée des prix des carburants et de prise de conscience progressive des pollutions et nuisances engendrées par le transport aérien. C'est aussi incompatible avec les objectifs de réduction du réchauffement climatique. 2) Et imaginer le faire avec seulement 17% d'augmentation des mouvements d'avions est également irréalisable. En effet, Imaginer remplacer des aéronefs de petite taille par des aéronefs plus grands va à l'encontre des perspectives en matière de recherche aérospatiale : l'avenir verra au contraire des aéronefs plus petits mais volant en convoi pour une meilleure efficacité énergétique. L'avenir n'est plus aux gros porteurs, preuve en est l'échec du programme Airbus A380. Par contre, quand un gros porteur est remplacé par 2, 3 ou 4 aéronefs plus petits en convoi, cela multiplie par 2, 3 ou 4 le nombre de décollages et atterrissages et donc de nuisances aux populations survolées. De plus, l'exploitant d'un aéroport n'a aucunement la maîtrise de la taille des avions, ni de leur remplissage..... Ceci est du seul ressort des transporteurs sur des critères commerciaux et économiques. 3) Les nuisances actuelles, notamment sonores, sont déjà trop importantes pour les populations survolées lors des décollages. La rue de l'Hardinière à Templeuve-en-Pévèle où j'habite est particulièrement concernée lors des décollages par vents d'Est. C'était moins le cas il y a quelques années car les avions survolaient l'autoroute Lille Valenciennes. Mais les trajectoires ont changé apportant plus de nuisances aux populations, templeuvoises notamment ! Il y aurait lieu de rétablir les trajectoires telles qu'elles existaient il y a quelques années. Les nuisances sonores étant déjà trop importantes et accroître le trafic aérien ne ferait qu'aggraver la situation. 4) Enfin il y aurait lieu d'interdire les décollages et atterrissage de nuit (hormis les cas

d'urgence technique ou sanitaire) en instaurant un couvre-feu, par exemple de 23h à 6h. Et pour que ce couvre-feu soit respecté, il importe que les amendes de non-respect du couvre-feu soient suffisamment dissuasives. Bien cordialement Pierre BAILLEUX (En retraite – précédemment ingénieur de recherche, adjoint au Directeur du Département d'Aérodynamique Appliquée de l'Office National d'Etudes et Recherches Aérospatiales) 80 rue de l'Hardinière, 59242 TEMPLEUVE-EN-PEVELE

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@934 - Louise - Lille

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 15:29:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet d'agrandissement de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Bonjour,

par cette contribution, je souhaite m'opposer au projet d'agrandissement de l'aéroport Lille-Lesquin. Cela me semble totalement dérisoire d'investir de l'argent dans un tel projet face aux enjeux actuels de réduction des émissions. Une réduction des vols devrait être un des premiers objectifs affichés, en favorisant les transports par trains par exemple.

Entrer en concertation avec les habitants des départements concernés pour choisir vers quels projets devraient être dirigés les investissements serait un processus à favoriser.

Cordialement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E935 -

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 15:29:53

Lieu de dépôt : Par email

Objet : ENQUETE PUBLIQUE AEROPORT DE LILLE

Contribution :

Gérard DRIEUX 9 rue des Anciens Combattants d'AFN 59242 TEMPLEUVE EN PEVELE Bonjour, J'habite au centre de TEMPLEUVE EN PEVELE, zone où la densité de population est la plus forte. Concernant l'extension de l'aéroport de LILLE-LESQUIN je formule une seule remarque qui porte sur les nuisances sonores générées par les décollages par vent d'EST :

- Par vent d'EST les avions ayant décollé de LESQUIN passent à l'oblique de mon jardin à faible altitude (voir photos ci-jointes)

- Dans ces conditions, le bruit généré par les avions est reçu de façon très importante.
- Et ce, d'autant plus que le trafic est plus intense en fin de semaine.

Ainsi, j'ai relevé en milieu d'après-midi du samedi 1er septembre 2018, par beau temps, le passage de 6 avions entre 16h26 et 17h43, à savoir : 16h26 – 16h42 – 17h06 – 17h09 – 17h28 – 17h43

- Je précise que l'intensité du bruit était très variable d'un avion à l'autre ; certains étant particulièrement bruyant, quand d'autres sont très « discrets »

Je suggère donc que, si possible

- les avions bruyants (anciennes générations je suppose) soient lourdement et effectivement pénalisés, voire même interdits
- les trajectoires soient au droit de zones à faible densité de population et non pas au-dessus de TEMPLEUVE
- que les intervalles d'environ vingt minutes entre deux avions soient effectivement respectés

Avec mes salutations distinguées Gérard DRIEUX

Pièce(s) jointe(s) :





E936 - josselyne vangheluwe

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 15:34:05

Lieu de dépôt : Par email

Objet : donner mon avis

Page 1402 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Bonjour,

J'habite Sainghin-en-Mélantois depuis 46 ans ,donc je suis concernée par ce problème d'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin.

J'y suis complètement opposée , d'une part à cause des nuisances sonores qu'il va engendrer, et d'autre part, parce qu'il va à l'encontre des mesures écologiques que les différents gouvernements sont censés prendre pour notre planète.

Voilà , j'ai donné mon avis et j'espère qu'il sera pris en compte

Sincères salutations

Josselyne Van Gheluwe

1,rue du Dr Guy Martin

59262 Sainghin-en Mélantois

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@937 - Regine - Marquillies

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 15:54:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Enquête sur l'extension de l'aeroport

Contribution :

OK pour la rénovation, non à l'extention

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E938 -

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 16:01:20

Lieu de dépôt : Par email

Objet :Agrandissement de l'aéroport de lille

Contribution :

Je suis installé à Templeuve depuis 1974 , où il faisait bon vivre.L'eau du robinet était de qualité et ne nécessitait aucun traitement anticalcaire et autres. La pureté de l'air était remarquable .Le silence de la campagne , me permettait de récupérer facilement après une journée de travail.Cet agrandissement , sous couvert d'une modernisation , va entraîner une pollution de l'air et des sols , à des limitesqui dépasseront le supportable.La santé va vite se dégrader ,au fûr et à mesure des années, par ces émissions de particules ultra-fines qui saturerontl'air et les sols , sur une très grande étendue .A cela s'ajoute déjà la pollution additionnelle produite par nos états européens voisins , favorisée par les vents dominants d'est.Sans oublier les grands axes routiers qui entourent la métropole lilloise saturés de véhicules, tout au long du jour. Je vous prie de bien vouloir prendre en considération ma requête

JEAN-PIERRE MORILLON

59242 Templeuve en pévèle

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@939 - Decouvelaere Jean-Claude - Gondecourt

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 16:10:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Habitant Gondecourt sous le couloir aérien de Lesquin, malgré les efforts des collectivités et de l'aéroport pour limiter les nuisances sonores, nous pouvons dire qu'aujourd'hui nous subissons le trafic aérien, quotiennement mais aussi et surtout l'été quand nous profitons de nos jardins.

Compte tenu des problèmes environnementaux actuels et surtout futurs et des engagements de neutralité carbone pour 2030 et 2050, nous considérons que ce projet d'agrandissement (doublement du nombre de vols) de l'aéroport est une aberration environnementale.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E940 -

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 16:21:34

Lieu de dépôt : Par email

Objet :Observation - Enquête publique-Projet de modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Monsieur le président de la commission d'enquête,

Je tiens à souligner l'avis défavorable qu'ont émis de nombreuses communes limitrophes au projet (Lille, Ronchin, Lesquin, Forest-sur-Marque, Gruson, Bouvines, Louvil, Templeuve-en-Pévèle, Houplin-Ancoisne et Allennes-les-Marais) et toutes n'ont pas encore rendu leur décision.

Toutes dénoncent l'accentuation des nuisances concernant la qualité de l'air et du bruit.

Les élus socialistes et du groupe Lille Verte ont voté contre l'agrandissement de l'aéroport, et même le groupe Faire respirer Lille appelle, selon les mots de Violette Spillebout à « une extension plus raisonnée, respectueuse de son environnement ».

J'ajoute qu'aujourd'hui l'augmentation du transport aérien est une aberration écologique lourde de conséquences pour les générations à venir et qu'il est plus que temps de mettre en application la proposition de la Convention Citoyenne pour le Climat en interdisant la construction de nouveaux aéroports et l'extension d'aéroports existants

Veillez croire en ma sincère considération,

Antoine Barbazanges

Page 1404 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@941 - Gauthier - Lille

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 16:31:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre la modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Je trouve dommage de développer ce type de transport extrêmement polluant et coutant beaucoup d'argent. L'industrie aéronautique est déjà bien assez important comme ça il serait plus intelligent d'utiliser cet argent pour développer le réseau ferroviaire par exemple. Ou créer des postes dans les hôpitaux locaux.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@942 - Chrystèle

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 16:41:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution contre l'agrandissement de l'aéroport de lille Lesquin.

Contribution :

Bonjour,

Par cette contribution, je souhaite m'exprimer contre l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin.

Ce projet engendrera sans aucun doute une augmentation du trafic aérien et par conséquent une augmentation des nuisances sonores de jour comme de nuit. Le rapport environnemental préconise d'ailleurs un couvre-feu qui figure pour les citoyens comme un droit à la santé.

La pollution de l'air s'en trouvera également dégradée.

En outre, l'agrandissement provoquera un rétrécissement des champs captant.

Aussi, le trafic routier déjà saturé aux alentours sera encore augmenté.

Au quotidien, chaque individu responsable et sensé prend conscience de la nécessité urgente de protéger l'environnement et fait des efforts dans ce sens.

Ce projet m'apparaît comme donc une aberration et à contre courant des priorités à réaliser pour la santé des individus et dans l'optique de préserver l'environnement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@943 - marielle Lukaszka - Seclin

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 16:54:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : NON A L'AGRANDISSEMENT de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

L'inventeur TESLA avait créée la machine quantique à ENERGIE LIBRE. C'est l'avenir lorsque les consciences auront évoluées. Ceux qui nous dirigent n'ont aucune volonté d'ECOLOGIE car tout est basé sur l'ARGENT.... plus d'argent mais l'ART des GENS !!!!

<http://energie-libre.com>

OUI : L'ENERGIE LIBRE EST UNE REALITE !!!

Je joins le document ci-dessous où tous les arguments ont été donné.

Notre planète SUFFOQUE et NE PEUT PLUS ENDURER la POLLUTION générée à chaque instant par la population humaine.

Souhaitez vous voir vos enfants et petits enfants MOURIR ? non, je n'exagère pas.

Lorsqu 'en mars il y a eu CONFINEMENT : LES ANIMAUX ont repris leur DROITS !!!! LA VIE a repris....

L'AMOUR est le seul lien entre les humains... L'Ame... OUR : our veut dire lumière. En vertu de qui JE SUIS : je N'AUTORISE PAS L'EXTENSION de l'aéroport de Lesquin. Plus de vols c'est plus de pollutions qui tuent NOS ENFANTS.

L'inventeur TESLA avait créée la machine quantique à ENERGIE LIBRE. C'est l'avenir lorsque les consciences auront évoluées. Ceux qui nous dirigent n'ont aucune volonté d'ECOLOGIE car tout est basé sur l'ARGENT.... plus d'argent mais l'ART des GENS !!!!

<http://energie-libre.com>

OUI : L'ENERGIE LIBRE EST UNE REALITE !!!

Ce que je fais à ma planète, me reviendra : ceci est une LOI de l'UNIVERS

Pièce(s) jointe(s) :

Document : 2022-02-05_-_agrandissement_aeroport_lille_enquete_publicque.pdf, page 1 sur 4



Projet de modernisation de l'Aéroport Lille-Lesquin Enquête publique Avis de l'association Nord Écologie Conseil

L'association Nord Écologie Conseil

L'association Nord Écologie Conseil" (NEC), fondée en 2006 a pour but la prise en compte de l'écologie au sens le plus large. Elle a une vocation scientifique, écologique et humaniste. Elle œuvre pour l'harmonie entre humains, avec l'ensemble des êtres vivants et dans le respect des grands équilibres vitaux de la biosphère.

L'association agit pour le respect des principes constitutionnels inscrits dans la Charte de l'environnement de 2004 dans toutes les activités humaines, notamment de son article 1^{er} : « *chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé* ». Ses autres principes d'action sont : la primauté de l'intérêt général, le respect de l'indépendance de toute obédience politique, philosophique ou religieuse, enfin l'inscription dans des collectifs d'action.

Son territoire d'action est constitué par la région Hauts-de-France, ses bassins hydrographiques régionaux et leurs prolongements transfrontaliers. Par ailleurs, Nord Écologie Conseil est membre fondateur du Réseau Environnement Santé (<http://www.reseau-environnement-sante.fr>) et de France Nature Environnement Hauts-de-France.

Le contexte

1. Les rapports à caractère scientifique (Giec, IPBES), intergouvernementaux (Agence internationale de l'Énergie, Agence européenne de l'environnement) ou non gouvernementaux (The Shift Project, ASPO¹) renseignent désormais avec précision la façon dont les risques climatiques et l'épuisement des ressources fossiles menacent aujourd'hui non seulement l'économie mondiale, mais les sociétés humaines dans leur entièreté. Les sociétés thermo-industrielles sont devant un impératif, celui de la décarbonation de leurs activités et de leur mode de vie. Les politiques de décarbonation à mettre impérativement en œuvre ont pour objectif vital de conserver notre territoire habitable, en même temps que nous épargner une crise de l'approvisionnement énergétique.

2. Le secteur aérien est un fort consommateur d'énergie et de ressources fossiles. Il représente environ 2,5% des émissions mondiales de CO₂, en 2019², et 5% des émissions en France^{3 4}. Celles-ci ont augmenté

¹ Association pour l'étude des pics pétroliers et gaziers, www.aspo-france.org

² *Pouvoir voler en 2050 ? Quelle aviation dans un monde contraint ?* The Shift Project, 3 mars 2021. <https://theshiftproject.org/article/quelle-aviation-dans-un-monde-contraint-nouveau-rapport-du-shift/>

³ Analyse Aircraft on Ground pour la France. <https://www.oag.com/coronavirus-airline-schedules-data>

⁴ *Climat, santé : mieux prévenir, mieux guérir*. Haut Conseil pour le climat, 21 avril 2020. <https://www.hautconseilclimat.fr/publications/climat-sante-mieux-prevenir-mieux-guerir/>

de 42% entre 2005 et 2019². Du fait d'exemptions européennes injustifiables allant à rebours des autres secteurs fortement émetteurs de l'UE soumis au marché européen du carbone (SEQUE), le secteur de l'aviation est le seul dont les émissions poursuivent leur hausse (+5 % en 2019, +26% depuis 2012 alors que l'ensemble du SEQUE a diminué ses émissions de 13%)³. En comptabilisant les effets hors-CO₂⁵, la participation de l'aviation au forçage radiatif anthropique mondial est de 3,5%². La diffusion des innovations technologiques est bien trop lente pour compenser la baisse des émissions carbone d'un trafic en croissance².

3. Le développement de ce mode de transport aggrave les inégalités d'émission entre citoyens et ne contribue d'aucune manière au mieux-vivre ensemble. Malgré les subventions publiques et des conditions de travail discutables dans ce secteur, il n'y a que 10% de la population mondiale qui prend l'avion une fois dans l'année, et en 2018 1% de la population mondiale était responsable de 50% des émissions de l'aviation.

4. A l'heure où les émissions mondiales doivent baisser de l'ordre de 7% par an pour atteindre -55% en 2030 (para rapport à 1990) et la neutralité carbone en 2050, « *ce n'est pas le moment de soutenir l'aviation coûte que coûte, mais d'ouvrir le débat sur le fait de réduire les déplacements en avion* », selon Corine Le Quéré, Présidente du Haut Conseil pour le Climat⁶. *Des aides (formation, reconversion) aux travailleurs des secteurs très émetteurs peuvent parfois être préférées à une aide sectorielle* ».

En conséquence, contrairement aux prévisions complaisantes sur le secteur aérien développées dans le « projet de modernisation », **son avenir n'est pas l'expansion, mais son ajustement aux besoins essentiels des hommes et aux limites physico-chimiques de la planète, c'est-à-dire la réduction concrète du nombre de vols et des heures de vol.**

Opportunité et besoins régionaux en matière de mobilité et de cadre de vie

5. **Notre territoire, doté d'un héritage industriel ancien et parfois lourd, est richement pourvu en réseaux de transport**, notamment en aéroports. De nombreuses plateformes aéroportuaires sont accessibles par train (Bruxelles, Roissy) ou par automobile (Beauvais, Charleroi). Elles donnent déjà aux habitants de la Métropole lilloise de nombreuses possibilités de destination. Dans un contexte de réduction nécessaire des transports aériens, l'argument de compétition entre ces infrastructures pour augmenter la capacité de l'Aéroport de Lille-Lesquin n'est pas recevable. *Si un territoire comme le nôtre ne cherche pas à réduire son offre de transport aérien, comment pourrions-nous inciter d'autres territoires, d'autres régions, d'autres pays moins bien dotés à s'y engager, alors que l'humanité est entrée dans une zone de dangers climatiques et écologiques ?* Les obligations réglementaires venant en appui de la réduction nette du vecteur aérien sur la Métropole, bien qu'insuffisantes, sont déjà nombreuses :

⁵ Le forçage radiatif anthropique est lié pour un tiers aux émissions de CO₂, et pour les deux tiers restants à des effets hors-CO₂, notamment aux traînées de condensation dans la haute atmosphère.

⁶ « Ce n'est pas le moment de soutenir l'aviation coûte que coûte » : le Haut Conseil pour le climat rappelle l'urgence de la transition écologique. *Lemonde.fr*, 22 avril 2020.



Nord Ecologie Conseil appartient à la fédération FNE Hauts- de-France et au Réseau Environnement Santé (RES). Contact : +33 663 063 587



- le respect de l'engagement gouvernemental de fermeture de lignes aériennes lorsqu'existe une alternative d'atteinte de la destination dans un délai raisonnable. La loi Climat et résilience établit ce délai à 2h30, mais cette loi est déjà défectueuse par rapport à l'objectif insuffisant de réduction des émissions de 40% à l'horizon 2030
- l'objectif de zéro artificialisation nette repris dans la plupart des documents de planification métropolitains
- le respect des recommandations de l'OMS visant à réduire la pollution sonore induite par le trafic aérien
- l'exigence de réduction du forçage radiatif anthropique, en particulier dans le secteur des transports, enfin l'urgence climatique déclarée par la MEL, par le gouvernement national et par les autorités européennes.

6. S'il devait y avoir une compétition entre territoires (nous comptons sur une régulation européenne efficace pour l'éviter), elle s'exercera non pas sur l'augmentation du trafic mais sur :

- la qualité des liaisons entre les zones habitées (train, tramway, voire téléphérique...), alors qu'il n'existe pas même de navette entre l'Aéroport de Beauvais-Tillé et la Métropole lilloise
- la spécialisation des destinations, à défaut de modes de transports moins émetteurs de carbone
- la qualité de l'accueil de publics bien identifiés (notamment les personnes en situation de handicap)
- la diminution générale des nuisances (bilan carbone, pollutions sonore et chimique, artificialisation des surfaces, emprise de l'automobile, etc.).

7. Le développement aérien est loin d'être prioritaire par rapport à d'autres besoins métropolitains et régionaux. Tout un ensemble de politiques sont bien plus créatrices d'emplois que cette nouvelle avancée du béton sur des terres viables :

- la lutte contre la pollution de l'air et les autres politiques de santé environnement
- le développement d'infrastructures bas carbone (réseau cyclable continu, réseau ferroviaire, adaptation du réseau électrique aux productions locales)
- le développement d'une offre de transports décarbonée, intermodale et sûre (vélo, bus, métro, tramways, trains du quotidien, trains de nuit, accès aux lignes ferroviaires internationales, etc.)
- la lutte contre la précarité énergétique et l'adaptation de la Métropole au péril climatique (rénovation énergétique des bâtiments, réseaux de chaleur, végétalisation et augmentation des espaces verts dotés d'une canopée)
- la fixation du carbone dans le sol et le développement d'une agriculture décarbonée (développement de l'agroécologie et l'agroforesterie, ceinture maraîchère autour de la Métropole)
- le soutien à la recherche (production locale de l'énergie et solutions de stockage)
- le logement social, l'accueil des étudiants, etc.

Avis

8. Compte tenu de la responsabilité des agents publics en matière de protection des populations à l'égard du sinistre écologique et climatique en cours (urgence écologique et climatique), compte tenu des besoins de la population en matière de mobilité, compte tenu des engagements internationaux de la France, **il n'y a pas d'intérêt à déployer des travaux importants d'aménagement de l'Aéroport de Lille-Lesquin**, sinon pour se conformer aux obligations réglementaires, notamment celles concernant tous les Établissements recevant du public, pour améliorer l'accueil des personnes en situation de handicap, pour améliorer sa desserte au moyen de transports doux, ou encore pour expérimenter à petite échelle des modalités de vol



Nord Ecologie Conseil appartient à la fédération FNE Hauts- de-France et au Réseau Environnement Santé (RES). Contact : +33 663 063 587



totalelement décarbonées. Cette voie nous paraît la plus compatible avec la préservation du secteur économique sur le long terme et celle de l'habitabilité de la planète tout en préservant l'emploi, y compris localement en le recentrant sur l'accessibilité et l'accueil du site.

9. L'impératif de décarbonisation oblige les pouvoirs publics à **réguler le trafic aérien de façon à ne pas atteindre la saturation de l'aérogare**, en restreignant l'offre aérienne à ce qui est strictement nécessaire et écologiquement supportable, au moyen par exemple d'un budget carbone décroissant de 8% à 10% par an. Dans cette perspective, Nord Ecologie Conseil demande :

- l'abstention de toute extension de l'aire aéroportuaire (absence de piste supplémentaire)
- l'engagement d'une révision des plannings de vol visant la suppression des liaisons atteignables en moins de 4h30 en train
- l'engagement d'une diminution de la pollution sonore sur le site de Lille-Lesquin intégrant notamment une interdiction totale des vols entre 23h et 6h du matin
- un plan de réduction des émissions de CO₂ de l'ensemble des activités de l'aéroport intégrant la logique budgétaire décroissante exposée plus haut afin d'atteindre l'objectif européen de -55% en 2030 et la neutralité en 2050
- le développement compensateur d'autres formes de transport, en particulier le train (notamment des trains de nuit) et des liaisons locales par modes de transport doux dans l'objectif de remplacer l'usage devenu automatique de l'automobile.

Lille, le 5 février 2022

Michel Cucchi
Président de Nord Ecologie Conseil

Contact : michel.cucchi@laposte.net, +33 663 063 587



Nord Ecologie Conseil appartient à la fédération FNE Hauts- de-France et au Réseau Environnement Santé (RES). Contact : +33 663 063 587



@944 - Duploux jean claude

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 16:58:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contre l'agrandissement de l'aéroport

Page 1410 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Suite au projet de l'extension de l'aéroport de Lesquin, nous voulions vous faire part de notre désapprobation. Notre maison située route de Péronne à Sainghin en Mélantois

subit les désagréments liés au passage des avions (bruit pollution intense retombées de kérosène qui nuisent à la santé). À l'heure de la mobilisation de tous les pays, pour réduire la pollution, à l'heure où nous privilégions le co-voiturage, à l'heure où on va nous interdire les chaudières au fuel et interdire le diesel et tous types de carburants issus du pétrole, il serait incompréhensible de développer un aéroport qui réalise une grande partie de son trafic avec des vols intérieurs qui sont concurrencés par le rail, en nous faisant croire que cela est pour des raisons économiques.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@945 - Bartholomeus Aude - Lille

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 17:00:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : non à l'agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Dans une période où il y a urgence à limiter les déplacements en avions, et à reverdir les villes, la modernisation avec agrandissement d'un aéroport va complètement à l'encontre de ce qui doit être fait. C'est courir droit à la catastrophe que de soutenir ce type de projet!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@946 - Chantal - Lesquin

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 17:10:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : OPPOSITION AU PROJET DE MODERNISATION/AGRANDISSEMENT DE L'AÉROPORT DE LILLE-LESQUIN

Contribution :

Je suis totalement opposée à ce projet.

En effet, le terme « modernisation » cache un projet « d'agrandissement » de l'aéroport (doublement progressif du nombre de passagers, augmentation significative du nombre de mouvements d'avions, extension de l'emprise sur les terres agricoles...).

A un moment où :

- les infrastructures routières (autoroute A1, périphérique lillois, communes environnantes) sont saturées en permanence ;

- la pollution de l'air et le bruit liés au trafic routier et AÉRIEN sont un problème de santé publique (les communes impactées par les nuisances de l'aéroport en savent quelque chose !);

- la protection des terres agricoles et de la nappe phréatique (champs captants) est un enjeu majeur ;

- la protection de ce qui reste de la flore et de la faune est capitale ;

- l'état de notre planète est plus que préoccupant,

Je considère que ce projet est une HÉRÉSIE.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@947 - Gil Arnold - Haubourdin

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 17:12:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille

Contribution :

Je m'oppose à l'agrandissement de l'aéroport de Lille, contraire au bon sens qui devrait prévaloir face aux défis climatiques auxquels l'humanité est confrontée. Le trafic aérien doit décroître de toute urgence afin de laisser une chance à nos enfants et petits enfants de grandir sur une planète vivable. Aucun argument économique ne peut justifier la fuite en avant dans cette technologie mortifère.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@948 - DAUNIZEAU ANNE - Attiches

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 18:09:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : "NON" A L'EXTENSION DE L'AEROPORT PRESERVATION DE LA PLANETE SUR
LAQUELLE VIVRONT NOS PETITS ENFANTS

Contribution :

Selon l'Autorité Environnementale

"La partie consacrée à l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre présente un excès d'optimisme du fait des hypothèses non réalistes sur lesquelles elle repose"

Page 1412 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Nous ne devons pas sacrifier l'INTERET GENERAL à quelques intérêts particuliers....

"NOUS N'HERITONS PAS DE LA TERRE DE NOS ANCÊTRES, NOUS L'EMPRUNTONS A NOS ENFANTS"

"LE PETIT PRINCE" ANTOINE de SAINT-EXUPERY (aviateur Français)

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@949 - Durieu Jacques & Régine - Gruson

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 18:19:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aeroport de Lesquin

Contribution :

Nous sommes contre l'extension de l'aéroport de Lesquin, en effet nous sommes habitants d'une des communes riveraines et nous sommes fortement impacté par le trafic actuel et nous subissons les nuisances sonores, visuelles et de pollution depuis plus de quarante ans, Nous nous opposons fermement a toute extension de cet aéroport situé en zone urbaine, car en effet qui dit extension, dit augmentation significative du trafic aérien de jour comme de nuit , Par ailleurs cette extension induirait infailliblement un accroissement du trafic routier autour de cet aéroport , or les infrastructures routières sont déjà complètement engorgées, et il n'existe pas de transports en commun, (métro, tramways, trains) hormis quelques navettes bus en nombre largement insuffisant pour relier la métropole de Lille. Le schéma autoroutier et routier actuel ne permet pas d'envisager facilement de nouvelles infrastructures pour desservir cet aéroport.

Une extension de l'aéroport, signifie également une ouverture au trafic aérien de fret, or nous savons tous que le transport de fret aérien est assuré avant tout par des vols de nuit, qui viendraient apporter des nuisances supplémentaires pour les riverains de la Pévèle et du Mélantois. Dans ce cadre, il est impératif de mettre en place le couvre feu demandé par beaucoup d'habitants, c'est a dire un arrêt des vols de nuit de 23 heures a 6 heures du matin. Nous souhaitons que des pénalités importante soit mises en place pour dissuader les éventuelles compagnies contrevenantes.

L'aéroport de Lille-Lesquin est proche de trois grands aéroports français (Roissy Orly et Beauvais) ainsi que de deux aéroports belges (Bruxelles & Charleroi). tous ces aéroports sont desservis par de grandes lignes TGV, il n'y a donc pas lieu d'ouvrir celui de Lesquin à d'autres transports aériens internationaux que ceux existants actuellement.

Par ailleurs, alors que les efforts pour réduire la pollution et les gaz a effet de serre sont engagés par tous les pays dans le cadre des COP, il est complètement absurde d'imaginer augmenter le trafic aérien régional et frontalier proche, Il faut au contraire le réduire drastiquement et privilégier le transport ferroviaire pour les transports nationaux

et frontalier inférieur a 6 heures . Par ailleurs, les déplacements d'affaires sont en nette régression depuis le début de la pandémie et de nouvelles habitudes ont été mises en place dans les entreprises, en privilégiant les réunions en visio-conférence et le télétravail.

Nous sommes également opposés a la suppression et l'artificialisation des terres agricoles situé dans une plaine fertile et au milieu des champs captant qui entourent cet aéroport.

Nous sommes d'accord avec une modernisation et une sécurisation de l'aéroport (runways, parkings, aérogare) mais nous refusons catégoriquement toute extension de celui-ci.

Merci de prendre en compte notre avis sur cette question

Nous vous remercions

Cordialement

Jacques & Régine Durieu

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@950 - Sylvie - Rosult

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 18:23:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Augmentation trafic aérienne et de ses nuisances sonores

Contribution :

Venant de la métropole lilloise je suis étonnée de du volumes sonores aérienne ressenti au dessus de la ville de Rosult cette campagne perd tout charme et sa valeur

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@951 - gingold estelle - Mons-en-Barœul

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 18:32:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Non car :

- ce n'est pas en augmentant le trafic aérien qu'on peut lutter contre le réchauffement climatique

- à cause des nuisances pour les riverains

- CELA VA ENCORE DIMINUER LES SURFACES AGRICOLES SUR LA METROPOLE.

Depuis 15 ans que j'habite à Lille, je n'ai pas pris l'avion une seule fois, ni à Lille ni ailleurs.

Par contre, je mange des légumes, des fruits, du sucre, et du pain fait à partir de blé TOUS LES JOURS.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@952 - Juliette - Phalempin

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 18:47:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition projet aéroport Lesquin

Contribution :

Bonjour,

Par la présente, je formule mon opposition à tout projet d'agrandissement ou de densification du trafic aérien, à l'aéroport de Lesquin. Les nuisances sonores, la pollution et l'impact sur le foncier ne correspondent plus aux attentes de vie des habitants des Hauts de France.

Ce projet n'est plus en adéquation avec les usages de la population.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@953 - SABINE - Templemars

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 19:05:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : CONTRE LE PROJET DE MODERNISATION DE L'AEROPORT LILLE-LESQUIN

Contribution :

Je suis contre l'élargissement des pistes de l'aéroport de Lesquin et l'extension de ce dernier. Les zones que survolent les avions sont des zones très urbanisées où de nombreux logements sont encore en construction. Quel intérêt d'acheter ou de louer dans les communes impactées qui connaîtront des nuisances sonores et dont le survol des avions engendreront des problèmes de santé chez les habitants de ces zones (maladies respiratoires, sommeil perturbé, cancers, etc.) Les micro-particules sont un véritable danger, de nombreuses études le prouvent. Il en est de même pour la flore qui sera menacée. Pourquoi avoir créé la Plaine des Périsseaux pour la voir se détériorer par le survol incessant d'avions de ligne ou de gros porteurs. Ayez la décence de vous mettre à la place des habitants de ces zones qui viennent de s'y installer avec leur famille dans le but de profiter de la nature. D'autres lieux sont à même de recevoir ces types d'avions. Cherchez bien. Ne venez pas pourrir la vie des gens qui habitent ces communes et veulent garder leur tranquillité. Plus personne ne voudra venir habiter dans ces si belles villes verdoyantes à quelques kilomètres de Lille. Et que faites vous de ces gens qui ont acheté une maison ou un appartement dans ces zones calmes et reposantes et qui pour des enjeux financiers vont voir leur vie profondément perturbée. Soyez humains, et, pensez à ces jeunes couples avec enfants qui viennent de s'installer et aux aînés qui vivent dans ces villes, villages depuis des années. Je dis NON à l'agrandissement de cet aéroport. Aujourd'hui déjà, surtout l'été (beaucoup d'avions en périodes de vacances), les avions ont un impact sur notre santé et notre environnement, n'aggravez pas les choses et soyez HUMAINS. Rejetez ce projet pour le bien de la population et de notre environnement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@954 - Philippe - Mons-en-Barœul

Organisme : Citoyen

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 19:11:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : il y a d'autres projets plus utiles à faire

Contribution :

Ce n'est pas en permettant encore un peu plus aux lillois d'aller en vacances pour un week end ou une semaine dans le sud que nous allons développer notre région ... d'autant qu'ils peuvent déjà le faire en allant à Roissy ou Bruxelles.

Nous sommes au coeur d'un réseau ferroviaire performant, entre Paris, Londres et Bruxelles, il convient de développer les liaisons ferroviaires entre les villes de la région et Lille, plutôt que d'agrandir cet aéroport inutile.

Evidemment, je ne parle pas du bruit, de la pollution, du réchauffement climatique, des terres agricoles en moins ...

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@955 - Lionel - Templeuve

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 19:28:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Position sur l'extension de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Je valide le projet de mise aux normes et de sécurisation de l'aéroport et ne valide pas le projet d'augmentation importante prévue du trafic aérien.

Je demande :

- la mise en place d'un couvre-feu entre 23h et 6h pour les décollages,

- la réduction des nuisances sonores en n'autorisant que des avions de nouvelle génération, moins bruyants, moins polluants et permettant un décollage plus vertical.

Je constate que le projet présenté se fait au détriment des habitants des alentours de l'aéroport, en augmentant le trafic aérien et routier, donc le bruit et la pollution, alors que la métropole lilloise va bientôt interdire la circulation d'une grande partie des voitures (établissement d'une ZFE) : cherchez l'erreur !

La mise en place d'une ZAD est plus que probable...

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@956 - Legrand Sandrine - Templemars

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 19:31:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement de l'aéroport de Lille lesquin

Contribution :

Non à l'agrandissement de cet aéroport qui a vocation à rester un aéroport de province!! Le nombre d'avions va augmenter avec l'agrandissement ... quid de la santé des riverains des villes alentours?? Quid de la circulation dans ces mêmes villes qui sont déjà saturées ... qui de la faune et flore aux alentours directs de l'aéroport??? NON NON NON au côté économique plus qu'au côté santé et bien vivre dans les villes aux alentours de cet aéroport..

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@957 - Démarais Marie-Christine - Seclin

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 19:33:01

Page 1417 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Je m'oppose, en tant que propriétaire d'une maison à Seclin, à la modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin pour les raisons suivantes :

1) Le climat

Augmentation des gaz à effet de serre.

Certaines lignes n'ont plus lieu d'être (ex : Lille Lyon).

Kérosène non taxé.

2) Eau

Quid des champs captants?

Imperméabilisation de sols pour parkings , pistes...

3) Le bruit

L'augmentation du trafic passagers et fret entraîneront forcément des nuisances sonores importantes.

4) Trafic routier

Augmentation inéluctable dans un secteur déjà congestionné.

5) Le coût

100 millions d'euros ?

6) Charte de bonne conduite?

Il est indispensable , si le projet se réalise , qu'il y ait, à minima, des engagements avec une valeur légale contraignante

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@958 - Aurelie - Templeuve

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 19:39:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Arrêt du survol de la rue Alezan de Templeuve

Contribution :

Bonjour

Je suis contre le projet de modernisation de l'aéroport de Lille, du fait du lourd tribu à subir au quotidien par le survol de ma maison par les avions qui décollent. En effet, selon les vents, les vols sont déportés sur un couloir aérien qui passe systématiquement au-dessus de notre lotissement (Templeuve). Serait-il possible de revoir cette trajectoire et de déplacer ce couloir au-dessus de l'autoroute pour ne plus impacter les habitations ? Augmenter le trafic aérien, qui plus est par des vols de fret, serait catastrophique à vivre au quotidien. Une proposition de trajectoire a été envoyée par les riverains il y a 3 ans de cela, permettant de limiter l'impact sonore sur les habitations de Templeuve. Qu'en est-il ? De même, augmenter les plages horaires de survol serait invivable, le vol actuel de 6:00 réveillant déjà toute la maisonnée...

Cordialement

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@959 - Yverneau Baptiste - Camphin-en-Pévèle

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 19:49:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre ce projet

Contribution :

Bonjour, l'aéroport actuel suffit, nous avons les aéroports de Bruxelles, Beauvais, Paris facilement accessible également.

Habitant camphin en Pévèle nous ne souhaitons pas subir plus de nuisances, c'est déjà suffisant.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@960 - XXX - Camphin-en-Pévèle

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 20:14:24

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

NON à la Modernisation du terminal (notamment la démolition de la rampe et du parking couvert existants, la réhabilitation de l'aérogare existante par le

réaménagement complet du niveau

NON à l'adaptation des capacités de stationnement, le développement de l'aérogare existante dans la continuité du bâtiment existant

OUI aux Opérations de mises aux normes indispensables afin d'assurer la conformité aux évolutions réglementaires ou aux améliorations requises en

matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@961 - Christelle - Lille

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 20:15:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Transfert aéroport-lille

Contribution :

Bonjour,

Une seule navette par heure de Lille à l'aéroport a clairement été démontré que ce n'était pas suffisant pour se rendre à l'aéroport.

En plus de la pollution qu'engendrent les voitures et les moyens d'en avoir une, aucun moyen de se rendre autrement qu'en navette ou en taxi, hors de prix. Le bus 68 qui va jusqu'au métro 4 cantons ne passe seulement que 10mn à peine après la navette, donc n'apporte pas grand chose. Une navette par demi heure serait le minimum, comme tous les grands aéroports en France.

Merci de prendre en considération cette proposition très importante pour tous.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@962 - YYY

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 20:16:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

NON à la Modernisation du terminal (notamment la démolition de la rampe et du parking couvert existants, la réhabilitation de l'aérogare existante par le

réaménagement complet du niveau

NON à l'adaptation des capacités de stationnement, le développement de l'aérogare existante dans la continuité du bâtiment existant

OUI aux Opérations de mises aux normes indispensables afin d'assurer la conformité aux évolutions réglementaires ou aux améliorations requises en

matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@963 - Vero - Camphin-en-Pévèle

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 20:19:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Je m'oppose à tout projet concernant l'aéroport !

Nous vivons à la campagne et déjà des avions passent au dessus de nos maisons sans cesse !

STOP ! et la pollution et l'agriculture ? et notre santé ? Vous en faites quoi ?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@964 - SYLVIE - Bouvines

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 21:02:09

Page 1421 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : projet modernisation aéroport Lesquin

Contribution :

Bonjour

Habitante de Bouvines, j'aimerais donner mon avis concernant le projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin

Ce projet cache t'il l'arrivée de gros porteurs plus polluants et plus bruyants ??

Pour moi, la mise aux normes des pistes sont un prétexte à l'élargissement des pistes, l'arrivée d'avions de code D et E

NON à l'agrandissement des pistes

NON aux avions qui atterrissent la nuit et décollent très tôt, avec une cadence de rotations infernale des compagnies Low Cost

OUI au couvre-feu de 23h à 7h recommandé par l'OMS sans discrimination des riverains de l'aéroport Lille Lesquin

Merci à vous de bien vouloir prendre en compte mon avis

Cordialement

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@965 - BAERT patrcia

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 22:01:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : nuisances sonores et vols à basse altitudes

Contribution :

Nous habitons à Cappelle en Pévèle depuis 1994. Nous avons constatés bien sur avant le covid un grand nombres d'avions passés au dessus de notre domicile entre 12 et 14 par jour le soir impossible de se coucher tot et le matin pas de grasse matinée surtout le dimanche. Nous avons un potager bio !!!!! et des arbres fruitier. Notre vie à la campagne se dégrade nous sommes contre l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin et des nuisances sonores gratuites. Ce soir 22h il y a encore un avion qui survole la maison!!!! vive le calme et le respect des habitants qui ne demandes qu'une seule choses etre tranquille.

Page 1422 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@966 - Gaël - Lille

Date de dépôt : Le 14/02/2022 à 23:32:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Madame Monsieur le rapporteur

Contribution :

Madame Monsieur le rapporteur,

Moi qui fût jadis globe-trotter,

Je vous écris ces quelques vers

Pour nous remettre les pieds sur terre.

Je sais que l'aéronautique,

N'a plus rien de très poétique,

C'est juste que j'espère ainsi

Marquer un peu plus votre esprit.

Entre autres crises écologiques,

La survenue supersonique

De la catastrophe climatique

Impose un peu d'arithmétique.

Le projet pour l'Humanité,

Sans quoi on va tous y passer,

Page 1423 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Serait d'émettre chaque année

Ce que la Terre peut absorber.

En attendant d'y parvenir,

La température va grimper.

Donc plus on reporte à l'avenir,

Plus on se retrouve à oil-pé.

Pour rester sous les 2 degrés,

Il ne reste qu'un petit budget.

C'est en équivalent-carbone :

1170 gigatonnes.

Si on rapporte par gougusse,

C'est 100 tonnes de CO₂-e

À dépenser du mieux qu'on peut,

Puis une et demie par an au plus.

Jusqu'ici c'est des chiffres en l'air,

Ça n'a pas l'air la mer à boire,

Mais vu notre rythme de croisière,

Ça devient vite une autre histoire !

Prenons François, français moyen :

Monsieur dépense chaque année

8 à 10 tonnes sans trop forcer :

Dans 10-12 ans il n'a plus rien.

Mais revenons à nos avions.

5h de vol : une demi-tonne !

C'est 4 mois de consommation

D'un habitant neutre en carbone !

Donc faute de solution miracle

Pour tout garder dans l'habitacle,

À défaut d'arrêter l'avion,

Je ne vois qu'une conclusion :

Prendre le train, partir moins loin,

Ou plus longtemps, mais voler moins !

Au lieu de ça, dans la vraie vie,

L'aviation est en plein boom.

Il n'y a guère que la pandémie

Pour nous faire privilégier Zoom.

Voyant la demande exploser,

Les honnêtes gens du monde d'avant,

Vous disent "l'offre doit s'adapter".

Aveuglement, fuite en avant.

Je me réclame du monde d'après,

Celui qu'on peut toujours rêver,

Où la demande s'ajusterait

À l'offre qu'on a transformée.

"Hérésie de l'économie,

Non-sens de l'attractivité"

Diront les anciens d'HEI

Coupés de la réalité.

Car les naïfs, les utopiques,

C'est les dingos du kérosène,

Et les sérieux, les pragmatiques,

Ceux qui se passent du Lille-Athènes.

Quand il fera 50 l'été,

Quand la Deûle sera asséchée,

Quand de Bray-Dunes jusqu'à Hendaye,

Les maisons seront sous les vagues,

Et les habitants sur la paille,

Ça nous fera un beau jetlag !

Il y en aura bien des voyages

Pour les réfugiés climatiques

Quittant l'Asie ou bien l'Afrique

Mais ce sera sans décollage.

D'y penser, j'en ai le coeur gros.

Vont-ils comprendre que trop c'est trop ?

Je vais dire quoi à mes enfants ?

Qu'il fallait faire l'agrandissement ?

Donc leurs ***** d'aéronefs,

Leurs kilomètres de macadam,

Ils peuvent se le mettre là où... Bref :

Non aux avions, oui au Flygskam !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@967 - Larose Sylvie - Athis-Mons

Date de dépôt : Le 15/02/2022 à 00:55:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Aggrandissement Aéroport Lille Lesquin : non

Contribution :

Bonjour,

Alors que la réduction des gaz à effet de serre est une urgence absolue pour lutter contre le dérèglement climatique, la réduction du transport aérien est une nécessité. L'extension de l'aéroport va à l'encontre des enjeux environnementaux, en aggravant encore un peu plus l'artificialisation des sols et la pollution pour les riverains.

Dans cette région que je connais bien et dont je suis native, avec un réseau routier dense et saturé de voitures et de camions, il est essentiel de développer les offres de transport bas carbone. A quelques kms des lignes TGV, priorité à donner au transport ferroviaire avec des correspondances assurées sur l'ensemble du territoire.

Citoyenne tirée au sort parmi les 150 de la Convention Citoyenne pour le Climat , je rappelle et défends les propositions votées par les 150 concernant la réduction du trafic aérien et le développement d'infrastructures (mesures Se Déplacer SD-E2 et E3).

Propositions qui devaient "en théorie" être retenues "sans filtre".

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@968 - PERRINE - Saméon

Date de dépôt : Le 15/02/2022 à 08:24:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON AU PROJET D' EXTENSION DE L'AEROPORT DE LILLE

Contribution :

Une modernisation pour refaire les peintures et mettre aux normes oui, mais augmenter le nombre de vols NON

Page 1428 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Une augmentation du trafic ne concerne pas que les riverains directs mais aussi ceux dont les maisons sont survolées par les avions qui s'alignent pour atterrir.

Ces nuisances sont quotidiennes, plusieurs fois par jour.

Nous sommes à Saméon à 21 km de la piste d'atterrissage et nous pouvons lire le nom de la compagnie sur les avions qui nous passent au dessus de la tête

A une époque où les consciences s'ouvrent à des déplacements plus doux, moins polluants et moins bruyants, où on favorise les déplacements en train, comment pouvez vous lancer une extension de l'aéroport !? c'est un non sens à tous les niveaux

Quant à l'argument économique du rayonnement de Lille, nous sommes au coeur de l'Europe, oui, mais le Thalys et l'Eurostar en sont les artisans plus que l'avion!

NON à l'extension de l'aéroport !! OUI au développement du train

Laissez les longs courriers aux aéroports Paris et BXL pour le reste, le train fait bien l'affaire

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@969 - Duchateau Mina - Lille

Date de dépôt : Le 15/02/2022 à 09:47:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Pourquoi ?

Contribution :

Bonjour,

Etant donné tous les impacts négatifs déjà formulés par l'ensemble de la population, les enjeux environnementaux, ainsi que les engagements des gouvernements... Pourquoi ce projet est-il encore d'actualité. Les arguments économiques avancés par certains ne me semblent pas très convaincants. La sensation qu'ADL a volontairement gardé un profil TRES bas quant à la communication sur ce projet, ne permet pas de créer un climat de confiance.

A minima, ne faudrait-il pas revoir sérieusement tout le dossier : cette modernisation est-elle vraiment nécessaire ? Les dernières modifications datent de 2016, sont-elles vraiment donc si vétustes ?

Le projet d'agrandissement se base sur des projections et des calculs qui sont contestables et contestés, et qui reposent sur... des espérances, plus que des faits.

Au regard donc de tout ce qui a été avancé que je ne vais pas répéter (pour vous épargner une longue et fastidieuse lecture), est-il vraiment nécessaire d'engager de telles sommes pour un projet qui ne fait ni l'unanimité, ni ne répond à un réel besoin ?

Très cordialement,

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@970 - BONTE christophe - Lesquin

Date de dépôt : Le 15/02/2022 à 09:47:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : enquete publique /Aéroport de Lesquin

Contribution :

Bonjour ,

Habitants Lesquinois de peres en fils depuis l'après guerre , nous suivons en famille de pres les aménagements et améliorations plus ou moins judicieuses depuis plusieurs décennies...

ce village de fermes et de bistrotts a considerablement evolue, grandi, ete modernise pour devenir une ville recherchee pour son emplacement de choix sur la metropole et pour son bien-vivre.

L'Aéroport y a contribue; logiquement .

malgré tout ; les infrastructures routieres n'ont pour des raisons politiques , financieres et par manque de previsionnels coherents pas ete a la mesure de cette evolution

donc , ameliorer la qualite de l'accueil des hommes d'affaires et des visiteurs , securiser les pistes , elargir le panel de propositions commerciales OUI, mais pas au detriment des lesquinois (et des villes avoisinantes)qui patissent deja d'un trafic routier embourbe, sature voire bloque lorsque Lesquin sert d'itineraire bis a l'A1.

en conclusion ; nous sommes donc pour la mise aux normes de l'aéroport, ET pour le prolongement de la ligne de metro jusqu'a celui ci avec une station supplementaire dans le CRT et/ou pres de la gare de LesquinMAIS NON a la modernisation de l'aéroport en l'état envisage .

bien a vous

Page 1430 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

christophe Bonte

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@971 - DEPOORTERE Thierry - La Neuville

Date de dépôt : Le 15/02/2022 à 10:17:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Délibération Avis de la commune de LA NEUVILLE sur le projet de modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin.

Contribution :

Bonjour,

Veillez-trouver ci-joint la délibération de la commune de LA NEUVILLE concernant le projet de modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin.

Cordialement,

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Deliberation 2022.02.10.03.pdf, page 1 sur 2



Délibération 2022/02/10/03

L'an deux mille vingt-deux, le 10 février à 19h30 se sont réunis les membres du conseil municipal de La Neuville, sous la présidence de M Thierry DEPOORTERE, Maire, et suite à une convocation du 2 février 2022.

Nombre de conseillers en exercice :15
Nombre de conseillers présents :15
Nombre de suffrages exprimés :15

Etaient présents : M Thierry Depoortere, M Didier Boiron, Mme Danièle Cambier, Mme Christine Cossard, M Jean-Pascal Delbart, M Dominique Dhalluin, M Régis Dupont, Mme Nicole Lacante, , Mme Céline Laloyer, M Ludwig Lesoin, Mme Aurélie Royer, Mme Valérie Vanlaer, M Michel Verhaeghe, M Jérôme Verriest, Mme Marine Verriest

Objet : Avis de la commune de LA NEUVILLE sur le projet de modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin

La société « Aéroport de Lille SAS », gestionnaire de l'aéroport de Lille-Lesquin par concession de service public délivrée par le SMALIM, propriétaire de la plateforme, porte un projet dit de « modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin ».

Ce projet s'étale sur la durée de la concession 2020-2039 et comporte deux volets :

-La mise aux normes réglementaires de sécurité de la plateforme aéroportuaire,
-Son extension afin d'accueillir entre 3,4 et 3,9 millions de passagers d'ici 2039 (2,2 millions en 2019), avec une augmentation du nombre de mouvements évaluée par Aéroport de Lille à + 17% de mouvements commerciaux ou + 12% de mouvements totaux en 2039.

Eu égard à la nature de ce vaste projet qui concerne le cadre de vie des plus de 116.000 habitants des 33 communes adhérentes au SIVOM Grand Sud de Lille, la demande d'autorisation environnementale conjointe à la demande d'autorisation du permis de construire, émise par Aéroport de Lille SAS, a fait l'objet d'une enquête publique du 10 janvier au 14 février 2022 diligentée par la Préfecture auprès de 67 communes, dont les 33 communes du SIVOM.

Suite à cette enquête publique et conformément à l'article L181-10 II du Code de l'Environnement, la Préfecture demande aux organes délibérants des collectivités territoriales et de leurs groupements intéressés par le projet, de donner leur avis sur la demande de permis de construire conjointe à la demande d'autorisation environnementale. De plus, conformément à l'article R181-38 du Code de l'Environnement, ces avis ne pourront être pris en considération que s'ils sont exprimés au plus tard dans les 15 jours suivant la date de clôture de l'enquête publique, c'est-à-dire – en l'espèce - avant le 28 février 2022.

Après étude et délibération de l'exposé, le Conseil Municipal, décide à l'unanimité :

D'émettre un avis favorable :

- Pour le volet mise aux normes réglementaires de sécurité du projet
- La mise aux normes pour la sûreté et la sécurité des voyageurs et des riverains
- La mise en place d'un couvre-feu d'au moins 7h d'affilée – 23h à 6h par exemple -
- La mise en place d'un cadre juridique pour établir des sanctions restrictives et dissuasives ainsi qu'une mesure réactive des infractions commises partagée avec les populations riveraines
- La prolongation des taxiways en pistes 08 et 26 pour un décollage plus efficace avec une altitude plus haute plus rapidement

D'émettre un avis défavorable pour l'extension de l'aéroport :

- Contre le doublement du nombre de passagers (trafic routier accru)
- Contre pour les destinations inférieures à 2h30 de trajet pour favoriser les transports propres
- Contre l'augmentation de 17% ou plus du nombre de mouvements
- Contre l'élargissement des taxiways existants permettant l'accroissement du nombre de gros porteurs
- Contre l'accroissement du trafic routier
- Contre l'augmentation du fret
- Contre l'augmentation de l'artificialisation des sols par la création de parkings supplémentaires et de projets immobiliers

Ainsi fait et délibéré à LA NEUVILLE, le jour mois an susdit
Pour copie certifiée conforme

Le Maire
Thierry DEPOORTERE



@972 - Mathilde - Avelin

Date de dépôt : Le 15/02/2022 à 10:56:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : problème de cohérence

Page 1433 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Comme la majorité des contributeurs, si nous ne remettons pas en cause les nécessaires travaux de mise aux normes, nous nous étonnons de ces ambitions expansionnistes en matière de trafic aérien qui impacteront nécessairement la qualité de vie des habitants. Aussi, nous ne comprenons pas comment les élus métropolitains pourraient concilier leurs réflexions sur le déploiement d'une zone à faible émissions (ZFE) avec l'augmentation de la dégradation de la qualité de l'air engendrée par l'augmentation du trafic aérien. Dans la continuité, on peut aussi s'interroger sur la cohérence de ce projet aéroportuaire avec les orientations du schéma de cohérence territoriale de Lille métropole (document élaboré et voté par les élus) qui tendent à "mieux protéger l'environnement et la cadre de vie des habitants", dont "la création d'un cadre favorable pour une atténuation des émissions carbone"... Il est de même pour le développement économique, puisque les élus veulent s'engager dans une économie décarbonnée qui valoriserait la métropole. Cette augmentation du trafic viendrait aussi impacter les volontés de la communauté de communes de Pévèle-Carembault qui souhaite préserver son identité rurale, paysagère et villageoise... Il sera intéressant de voir comment les élus concilient (délivrance des autorisations d'urbanisme) tout cela avec les avions qui passent et repassent au-dessus de nos têtes. Concernant l'augmentation des capacités de stationnement, là aussi, il y a matière à réflexion. La métropole de Lille n'a-t-elle reconnu l'extrême nécessité de préserver l'aire d'alimentation de captage en retirant de nombreuses zones d'extension urbaine au sud de Lille ? De fait, pourquoi ce positionnement changerait-il pour les parkings ? Ce projet de développement est juste hors sujet. Et que l'on ne nous sorte pas l'argument technique, hydrologique et géologique sur les process de construction.. Le seul moyen de préserver un espace naturel ou agricole est de ne pas y toucher. 2.5 millions de passagers, n'est-ce pas assez ? Pourquoi toujours vouloir maximiser l'argument économique au détriment de la qualité de vie des habitants, des exploitants agricoles et de nos "très petits" îlots d'espace naturel ? Les élus ont élaboré et voté des documents qui vont à l'encontre de ce projet. Qu'ils les appliquent. Pour finir, avant de raisonner à l'échelle internationale, que nos institutions régionales, départementales et métropolitaines réfléchissent davantage à améliorer l'accessibilité vis-à-vis des arrondissements de Cambrai ou d'Avesnes-sur-Helpe. Cela permettrait peut-être de contribuer, plus efficacement, au tissu économique de notre département.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@973 - delphine - Hergnies

Date de dépôt : Le 15/02/2022 à 11:17:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le projet de modernisation de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Ce projet est incompatible avec le respect de l'environnement et une politique de baisse d'émission de CO2 tels que prévues par les accords internationaux et le bon sens quand on ne sait pas gérer cette pollution

La nuisance sur la biodiversité est non nulle.

En tant qu'habitant du Nord, cela ne répond pas à un besoin.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E974 - - COMMUNE DE LA NEUVILLE

Date de dépôt : Le 15/02/2022 à 11:17:55

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Délibération LA NEUVILLE

Contribution :

Bonjour,

Veillez trouver ci-joint la délibération de la commune de LA NEUVILLE donnant son avis sur le projet de modernisation de l'aéroport Lille Lesquin.

Cordialement,

HOURRIEZ Ségolène

Mairie de La Neuville Email: *****@orange.fr Téléphone: 03 20 ** ** ** Ouverture au public: Lundi, Mardi, Jeudi, Vendredi de 13h à 17h, Mercredi de 10h à 12 et Samedi de 9h à 12h

Pièce(s) jointes(s) :



Document : Deliberation 2022.02.10.03.pdf, page 1 sur 2



Délibération 2022/02/10/03

L'an deux mille vingt-deux, le 10 février à 19h30 se sont réunis les membres du conseil municipal de La Neuville, sous la présidence de M Thierry DEPOORTERE, Maire, et suite à une convocation du 2 février 2022.

Nombre de conseillers en exercice :15
Nombre de conseillers présents :15
Nombre de suffrages exprimés :15

Etaient présents : M Thierry Depoortere, M Didier Boiron, Mme Danièle Cambier, Mme Christine Cossard, M Jean-Pascal Delbart, M Dominique Dhalluin, M Régis Dupont, Mme Nicole Lacante, , Mme Céline Laloyer, M Ludwig Lesoin, Mme Aurélie Royer, Mme Valérie Vanlaer, M Michel Verhaeghe, M Jérôme Verriest, Mme Marine Verriest

Objet : Avis de la commune de LA NEUVILLE sur le projet de modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin

La société « Aéroport de Lille SAS », gestionnaire de l'aéroport de Lille-Lesquin par concession de service public déléguée par le SMALIM, propriétaire de la plateforme, porte un projet dit de « modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin ».

Ce projet s'étale sur la durée de la concession 2020-2039 et comporte deux volets :

-La mise aux normes réglementaires de sécurité de la plateforme aéroportuaire,
-Son extension afin d'accueillir entre 3,4 et 3,9 millions de passagers d'ici 2039 (2,2 millions en 2019), avec une augmentation du nombre de mouvements évaluée par Aéroport de Lille à + 17% de mouvements commerciaux ou + 12% de mouvements totaux en 2039.

Eu égard à la nature de ce vaste projet qui concerne le cadre de vie des plus de 116.000 habitants des 33 communes adhérentes au SIVOM Grand Sud de Lille, la demande d'autorisation environnementale conjointe à la demande d'autorisation du permis de construire, émise par Aéroport de Lille SAS, a fait l'objet d'une enquête publique du 10 janvier au 14 février 2022 diligentée par la Préfecture auprès de 67 communes, dont les 33 communes du SIVOM.

Suite à cette enquête publique et conformément à l'article L181-10 II du Code de l'Environnement, la Préfecture demande aux organes délibérants des collectivités territoriales et de leurs groupements intéressés par le projet, de donner leur avis sur la demande de permis de construire conjointe à la demande d'autorisation environnementale. De plus, conformément à l'article R181-38 du Code de l'Environnement, ces avis ne pourront être pris en considération que s'ils sont exprimés au plus tard dans les 15 jours suivant la date de clôture de l'enquête publique, c'est-à-dire – en l'espèce - avant le 28 février 2022.

Après étude et délibération de l'exposé, le Conseil Municipal, décide à l'unanimité :

D'émettre un avis favorable :

- Pour le volet mise aux normes réglementaires de sécurité du projet
- La mise aux normes pour la sûreté et la sécurité des voyageurs et des riverains
- La mise en place d'un couvre-feu d'au moins 7h d'affilée – 23h à 6h par exemple -
- La mise en place d'un cadre juridique pour établir des sanctions restrictives et dissuasives ainsi qu'une mesure réactive des infractions commises partagée avec les populations riveraines
- La prolongation des taxiways en pistes 08 et 26 pour un décollage plus efficace avec une altitude plus haute plus rapidement

Document : Deliberation 2022.02.10.03.pdf, page 2 sur 2

D'émettre un avis défavorable pour l'extension de l'aéroport :

- Contre le doublement du nombre de passagers (trafic routier accru)
- Contre pour les destinations inférieures à 2h30 de trajet pour favoriser les transports propres
- Contre l'augmentation de 17% ou plus du nombre de mouvements
- Contre l'élargissement des taxiways existants permettant l'accroissement du nombre de gros porteurs
- Contre l'accroissement du trafic routier
- Contre l'augmentation du fret
- Contre l'augmentation de l'artificialisation des sols par la création de parkings supplémentaires et de projets immobiliers

Ainsi fait et délibéré à LA NEUVILLE, le jour mois an susdit
Pour copie certifiée conforme

Le Maire
Thierry DEPOORTERE



@975 - DEPREITER Jean-Michel - Seclin

Date de dépôt : Le 15/02/2022 à 11:33:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Bruits du passage des Avions

Page 1437 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Bonjour

Sur le plan Acoustique, les textes "Réglementaires parlent beaucoup de niveaux sonores équivalents (LAeq), et, sur des périodes de plusieurs heures....LAeq (22h-6h)..etc

Un bruit de passage dure de l'ordre de 60 secondes !.Le fait de moyenner 60 secondes de bruit dans 1 ou plusieurs heures de calme a pour conséquence d'avancer des niveaux sonores moyens beaucoup plus bas .

Un passage à 70 dB(A) sur 1 minute , dilué dans une période nocturne de 60 minutes à 40 dB(A) permet de donner un niveau Equivalent "LAeq " de.52.5 dB(A). Même si ce chiffre est ensuite corrigé avec des termes tenant compte de la période de la journée, le résultat final n'est pas compréhensibles par le public.

Lors de la construction du TGV Nord, les riverains l'ont compris après coup . Certains élus étaient fachés (zone de Carvin à Hénin).

Ce qui va réveiller les riverains la nuit, est plus le niveau sonore maximum lors du passageUn seul passage suffira !...alors 5 ou 6..????

Résidant à SECLIN, je serais pour une interdiction des survols de nuit, ou pour un respect strict d'un niveau sonore maxi.

Il faut savoir que nous sommes déjà perturbés au petit matin..

Il serait déjà bon de respecter ,et de ne pas augmenter, le niveau sonore actuel.

CORDIALEMENT

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@976 - glorieux thierry - Seclin

Date de dépôt : Le 15/02/2022 à 11:35:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :SATURATION ZONE UNEXPO EPINETTE

Contribution :

Monsieur le Président,

En notre qualité commerçant zac de l'épinette, nous souhaitons participer à l'enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin et vous informons que nous sommes favorables à un tel projet aussi bien dans son volet mise aux normes que dans celui de sa modernisation.

Il nous paraît important pour l'accueil des passagers que l'aéroport puisse répondre aussi bien à la conformité liée aux évolutions réglementaires et à l'amélioration requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien qu'à la réhabilitation de l'aérogare existante.

En effet, l'étude prévoit que l'aérogare sera saturée en 2023/2027 avec 2.6 millions de passagers avec une prévision de trafic de 3,4 à 3,9 millions de passagers en 2039.

Selon l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique, le projet de modernisation de l'aéroport répond à une politique environnementale forte notamment en limitant les nuisances sonores, en suivant et en maîtrisant les émissions de pollution dans l'air et de gaz à effet de serre, en poursuivant la réduction des consommations d'énergie...

Dans le cadre de cette politique environnementale, nous avons bien noté que la desserte de l'aéroport sera renforcée par les transports en communs, les déplacements en transports en commun constituant un complément au projet, à moyen et long terme.

Sur ce point, nous souhaitons attirer votre attention sur le fait que le réseau routier de Lille Sud est congestionné. En tant qu'exploitant de commerces du Parc commercial de Seclin, nous subissons des embouteillages très importants et très fréquents.

Il nous paraît primordial que le projet de modernisation de l'aéroport et le développement des transports en commun qui en découle s'inscrivent dans la réflexion d'un réseau routier performant pour l'ensemble du territoire.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

T GLORIEUX

YPOCAMP JPG LOISIRS

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Page 1439 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

E977 - Thierry Glorieux - JPG Loisirs

Date de dépôt : Le 15/02/2022 à 11:37:25

Lieu de dépôt : Par email

Objet : modernisation aeroport

Contribution :

Objet : projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin Monsieur le Président, En notre qualité de gestionnaire de l'ASL Epinette, nous souhaitons participer à l'enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin et vous informons que nous sommes favorables à un tel projet aussi bien dans son volet mise aux normes que dans celui de sa modernisation. Il nous paraît important pour l'accueil des passagers que l'aéroport puisse répondre aussi bien à la conformité liée aux évolutions réglementaires et à l'amélioration requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien qu'à la réhabilitation de l'aérogare existante. En effet, l'étude prévoit que l'aérogare sera saturée en 2023/2027 avec 2.6 millions de passagers avec une prévision de trafic de 3,4 à 3,9 millions de passagers en 2039. Selon l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique, le projet de modernisation de l'aéroport répond à une politique environnementale forte notamment en limitant les nuisances sonores, en suivant et en maîtrisant les émissions de pollution dans l'air et de gaz à effet de serre, en poursuivant la réduction des consommations d'énergie... Dans le cadre de cette politique environnementale, nous avons bien noté que la desserte de l'aéroport sera renforcée par les transports en communs, les déplacements en transports en commun constituant un complément au projet, à moyen et long terme. Sur ce point, nous souhaitons attirer votre attention sur le fait que le réseau routier de Lille Sud est congestionné. En tant qu'exploitant de commerces du Parc commercial de Seclin, nous subissons des embouteillages très importants et très fréquents. Il nous paraît primordial que le projet de modernisation de l'aéroport et le développement des transports en commun qui en découle s'inscrivent dans la réflexion d'un réseau routier performant pour l'ensemble du territoire. Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Pièce(s) jointes(s) :

THIERRY GLORIEUX
Direction

03 20 90 15 17
thierryglorieux@ypocamp.fr
www.ypocamp.fr



@978 - Céline - Lesquin

Date de dépôt : Le 15/02/2022 à 12:07:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement et à la modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Bonjour,

Je vote contre l'agrandissement de l'aéroport Lille Lesquin tout aussi bien pour ma ville et que pour les communes voisines.

Je vote pour l'avenir et la santé de la Planète, de la végétation locale (stop au béton ; oui à la photosynthèse), de la faune locale (préservons la biodiversité) et de la population locale (ne pas agrandir le trou de la Sécurité Sociale)!

Je demande l'instauration et le respect d'un couvre-feu pour la protection de la nuit. Après toutes les actuelles restrictions dues à l'actuelle pandémie, il est devenu primordiale de réduire les nuisances sonores et de respecter le sommeil d'autrui pour la protection de la santé mentale des populations. "La liberté des uns s'arrête là où commence celle des autres." de John Stuart Mill.

En tant que citoyenne et contribuable française, je prétends au respect des trajectoires.

Au vu de l'actuel contexte environnemental et de l'actuel 25ème cycle d'activité du soleil (cf. déclarations de la NASA sur le prochain pic d'activité qui devrait être enregistré en juillet 2025), il est devenu indispensable pour tous de faire des efforts écologiques et environnementaux pour espérer prolonger la durée d'espérance de vie de l'espèce humaine, de la faune, de la flore et de la planète.

Stop à l'autodestruction humaine. Au contraire, il devient nécessaire d'agir pour l'amélioration de la qualité de l'air et la baisse de l'émission des particules fines (finissant dans nos poumons). Pensons à la santé publique qui est l'affaire de tous. Pensons aux futures générations. D'autant plus que les actuels flux routiers, autoroutiers et les feux "sauvages" notamment de cuivre nuisent déjà à notre santé!

De nos jours, l'engagement politique et civique doit aller vers la protection de l'environnement et non vers sa destruction.

Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à ma contribution.

Bien cordialement.

Une lesquinoise

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@979 - MARTINE - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 15/02/2022 à 12:29:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Enquête publique : aéroport de Lesquin

Contribution :

Après avoir lu plusieurs articles sur les travaux prévus à l'aéroport de Lesquin, je me permets de donner mon avis :

Je suis

-pour la mise en conformité concernant la sécurité de l'aéroport ainsi que les divers aménagements prévus pour mieux accueillir les voyageurs.

-Pour le développement des moyens de communication entre l'aéroport et les villes aux alentours sans encombrer une fois de plus l'autoroute A1.

Par contre je suis contre l'agrandissement de l'aéroport qui ne me semble pas nécessaire compte tenu de la proximité d'autres aéroports. Il a été dit qu'on donnerait priorité aux voyages par SNCF pour les courts trajets. L'environnement une fois de plus sera dégradé, des terres agricoles vont encore être bétonnées. Que fait-on de la nappe phréatique ? Il y aura plus de bruit. On a vu de nombreux reportages sur les conséquences désastreuses pour les communes à proximité d'autres aéroports. Les maisons seront dévaluées, voire impossible à vendre.

Les vols de nuit devraient être interdits entre 23 h et 6 h du matin, sauf urgence. Beaucoup sont réveillés par ces vols.

Il faudrait donner des amendes dissuasives aux compagnies qui ne respectent pas les trajectoires. Mais je doute que cela les arrête. Je constate actuellement sur Houplin-Ancoisne des avions sur des trajectoires jamais utilisées.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@980 - Helene - Lecelles

Date de dépôt : Le 15/02/2022 à 12:59:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement aéroport de Lesquin

Contribution :

Bonjour

L'impact sur la vie quotidienne de l'aéroport est déjà fort, j'ai vu la différence avec les confinements. Arrêt des nuisances qui m'ont apporté une sérénité appréciable. Le reprise de l'activité a été d'autant plus dure après... donc un agrandissement sera difficile à vivre. Je suis consciente des facteurs économiques qui en découlent, mais pour une fois, le facteur qualité de vie ne peut-il pas être pris en compte ?

Certains vols ne respectent déjà pas la réglementation, vol tres bas ! Plus de vols entraîne aussi plus de trafic autoroutier, est-ce possible ? Je ne pense pas.

J'ai espoir que l'aviation devienne moins polluante a tout niveau (social, écologique et humain), moins bruyante aussi.

Lorsque les avions voleront sans bruits pourquoi pas envisager le développement, mais pour l'instant le développement nous mène un peu plus vers notre perte pour quelques personnes avide de profit.

Merci

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@981 - Andrée - Seclin

Date de dépôt : Le 15/02/2022 à 14:22:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Nous ne souhaitons pas l'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin qui ne nous amènera que du bruit supplémentaire, de la pollution atmosphérique supplémentaire.... Lors du confinement, aucun avion circulait et cela faisait une très grande différence dans notre quotidien. Les Français ont été contraints de ne plus prendre l'avion et cela leur a permis, entre autres activités, de redécouvrir la France.... une bonne chose, non ??

Par ailleurs, les Autorités ont-elles pensé à l'avenir..... quand il n'y aura plus de carburant.....

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@982 - anthony - Fretin

Date de dépôt : Le 15/02/2022 à 16:07:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :rejet agrandissement aéroport de Lesquin

Contribution :

Bonjour,

Habitant à proximité de Lesquin, je souhaite apporté ma contribution à ce projet de modernisation.

En effet, l'aéroport doit être modernisé sur des points comme l'accès au parking, au avion, les salles d'attentes ou encore la sortie de l'aéroport.

Toutefois, je ne vois pas l'intérêt de vouloir augmenter à tous prix le nombre de voyageur par voie aérienne est une hérésie.

En effet comment justifier d'une hausse des différentes pollutions alors qu'il existe le plus souvent des offres de transport moins polluantes...comme le Train....

De plus, il existe d'autres aéroport proche de Lille qui sont facilement accessible (Beauvais, Charleroi, Bruxelles, CDG...)

La pollution sonore sera aussi un vrai problème car il est situé dans une zone urbaine. Les arguments avancés ne tiennent pas car ils sont fixés sur des avancés technologiques hasardeuses.

Bref, la capacité de l'aéroport dans son format actuel est largement suffisante et, à part faire plaisir Eiffage, je ne vois que peu d'intérêt à ce projet

Cordialement

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E983 -

Date de dépôt : Le 15/02/2022 à 16:24:32

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille

Contribution :

La modernisation par une extension des pistes , de l'aérogare ,des parkings à avions et des parkings autos ne vont pas arranger la qualité de vie des proches communes. Les gros porteurs vont générer une pollution chimique de l'air et des sols , avec à long terme une dégradation de la santé des habitants des environs , sur une étendue non négligeable (plusieurs Km2) Le silence naturel de la région sera dérangé en permanence. Cette nuisance sonore dépassera les limites du supportable (nervosités, manque de sommeil , stress , etc...) Je souhaite et exige qu'un couvre feu soit instauré de 23h à 6h en semaine et de 20h à 8h le week end , pour garantir un minimum de repos. et de récupération. Sachant que les nombreux décollages de cette armada de moyens et gros porteurs sont équivalents, en pollution, à des centaines de camions; je suis inquiète pour la qualité de l'air qu'on m'oblige à respirer. Le trafic routier engendré par le développement de ce secteur sera en augmentation et s'ajoutera à cette pollution. J'espère que ma requête sera prise en considération . ,

Françoise Morillon

Templeuve en Pévèle 59242

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@984 - Catherine - Roubaix

Date de dépôt : Le 15/02/2022 à 16:37:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Je suis contre

Contribution :

L'agrandissement sous couvert de modernisation est un projet d'un autre temps à contre-courant des engagements nationaux et de la MEL en termes de réduction des émissions de GES. En 2019, un tiers du trafic correspondait à la ligne Lille-Lyon uniquement et deux tiers du trafic était remplaçable par le TGV en France. Cette extension pour doubler la capacité de l'aéroport n'a pas lieu d'être à l'heure où la MEL s'est engagée à réduire de 45% ses émissions de GES en 2030!

D'après la cour des comptes de 2016, la mise aux normes européennes ne correspond qu'à seulement 1,3% du budget annoncé de 100,9M€ de ce projet de "modernisation". Nous sommes pour la mise aux normes de sécurité mais contre ce projet d'extension qui englobe un élargissement des pistes, une extension de parking, un parking à avion et surtout l'extension de l'aérogare. C'est pourquoi, nous nous opposons à l'élargissement des pistes permettant le vol de gros porteurs (catégorie E) qui sont beaucoup plus lourds, bruyants et polluants.

De plus, nous rappelons aux pouvoirs publics la nécessité de mettre en place un couvre-feu nocturne de 7 heures minimum pour préserver la santé des riverains. Nous demandons une étude sanitaire

sur les émissions des particules ultra-fines liées à l'ADL. L'implantation d'ADL sur les champs captants requiert une vigilance accrue pour protéger le bien commun et vital qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL.

Enfin, nous demandons des engagements contractuels fermes avec une valeur légale contraignante sur le non-développement du fret aérien qui n'est pas compatible avec la santé et l'intérêt général des 55 000 personnes à proximité de cet aéroport.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@985 - Sénécлаuze Grégoire - Lille

Date de dépôt : Le 15/02/2022 à 23:14:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis Défavorable à l'augmentation de la capacité

Contribution :

Nous devrions tous (citoyens et institutions) réfléchir à diminuer l'usage du transport aérien plutôt que de miser sur une hypothétique croissance du trafic.

la partie augmentation de capacité du projet n'est pas en phase avec les engagements pris par la France sur la réduction d'émission de gaz à effet de serre.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@986 - Josiane - Villeneuve-d'Ascq

Date de dépôt : Le 16/02/2022 à 08:19:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement de l'aéroport de Lille lesquin

Contribution :

Nous ne souhaitons pas l'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin qui ne nous amènera que du bruit supplémentaire, de la pollution atmosphérique supplémentaire.... Lors du confinement, aucun avion circulait et cela faisait une très grande différence dans notre quotidien notamment en ce qui concerne la pollution.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@987 - Arijus - Lille

Date de dépôt : Le 16/02/2022 à 10:49:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Registre numérique

Contribution :

les déplacements fréquents en avion ne sont pas écologiquement durables

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@988 - glin Benoit - Baisieux

Date de dépôt : Le 16/02/2022 à 11:37:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Mettre dans la balance gain économique vers pertes écologiques

Contribution :

Bonjour,

Habitant de Baisieux, je suis concerné par le projet d'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin. Plutôt toujours enclin à des projets de développement économique dans la région, je suis néanmoins suspicieux sur l'intérêt de cette extension pour diverses raisons :

- La pertinence économique du projet, à l'aube de la pandémie mondiale qui a su démontrer que le commerce et le transport international n'est pas un rouleau compresseur inarrêtable

- La pertinence du projet en lui même sachant que l'aéroport de Lille est entouré de plusieurs aéroports de transport de voyageurs plus importants : CDG, Bruxelles, Charleroi, Bauvais ...

- Sur la question du fret : je suis plus persuadé par l'intérêt du canal Seine Nord pour acheminer en multi modale des marchandises ou au relancement du rail (ferro-route) que par l'avion ... ne serait ce que par raison écologique, mais aussi parce que l'avion ne supprimera pas le camion sur le dernier kilomètre

- Enfin l'artificialisation des sols me semble problématique et contradictoire avec la loi Climat et l'objectif Zero Artificialisation Nette. Plutôt que d'utiliser ces m² pour ces équipements pourquoi ne pas les utiliser aussi pour des logements dont nous manquons cruellement, et des infrastructures associées.

Bien à vous

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@989 - WAVRANT FRANCIS - Templemars

Date de dépôt : Le 16/02/2022 à 11:51:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution à l'enquête publique sur le projet de mise en conformité de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Ce projet est incohérent au regard du Plan Climat Air Energie Territorial Métropolitain (PCAET)

Les 2/3 du trafic de l'aéroport de Lille-Lesquin concerne des vols intérieurs, l'avenir des perspectives de transport doit évidemment s'orienter vers le développement du ferroviaire et surement pas par le renforcement de l'aérien, moyen de transport le plus couteux, le plus polluant et le plus inadapté

Au moment ou le gouvernement prend des mesures pour limiter au maximum l'artificialisation des sols tout comme la Métropole Européenne de Lille lors de l'élaboration du P.L.U., la création nette de plusieurs hectares de parkings, planchers et voies nouvelles n'est pas conforme à ces décisions.

D'autre part, la superficie des champs captant ne peut être réduite par un urbanisme bétonnant, diminuant notablement leur efficacité, ces derniers constituant une des principales réserves d'eau de la région.

De plus l'accroissement des vols provoquera indubitablement des rejets des avions qui se retrouveront sur les champs captant proches de l'aéroport de même les résidus issus de la combustion des moteurs se déposeront sur les surfaces survolées et dégraderont les terres agricoles pour arriver ensuite dans les nappes phréatiques.

Enfin le doublement du nombre de passagers engendrera un trafic routier accru et générera également une pollution induite par la saturation du trafic routier aux alentours de l'aéroport (déjà complètement engorgé) puisqu'il est prévu dans le projet une augmentation significative des parkings.

Qu'en est-il des populations survolées riveraines de l'aéroport ?

Tout comme la pollution atmosphérique, l'augmentation des nuisances sonores liées à l'évolution constante du trafic jusque 50 % à terme du projet y compris la nuit ne semble pas être une préoccupation des instigateurs du projet.

En application de la Charte de l'environnement de 2004 ayant valeur constitutionnelle et intégrée à la Constitution Française le 1er mars 2005 :

Article premier

Page 1448 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.

Je demande :

- L'instauration, absolument nécessaire, d'un couvre feu de 7 heures consécutives la nuit garantissant à minima la santé des populations.

- La mise en place d'un règlement clair et précis, rédigé en concertation avec les communes riveraines, portant sur les trajectoires de décollages et atterrissages, de plus incluant des sanctions financières conséquentes à l'encontre des compagnies aériennes contrevenantes.

Au moment où le président du groupe d'experts intergouvernemental pour le climat (Giec) nous alerte sur les impacts dévastateurs du réchauffement climatique et déclare que "les enjeux n'ont jamais été aussi élevés" puis décline les conséquences dans tous leurs aspects : santé, sécurité alimentaire, pénurie d'eau, destruction des écosystèmes... ce projet climaticide apparaît en totale opposition avec ces déclarations.

Compte tenu des arguments ci-dessus développés je me prononce:

•CONTRE LA MODERNISATION DE L'AEROPORT

•POUR SA MISE AUX NORMES (sécurité et accueil du public)

Francis WAVRANT

29 rue du Chevalier de la Barre

59175 TEMPLEMARS

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@990 - Thierry - Chéreng

Date de dépôt : Le 16/02/2022 à 13:09:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet agrandissement aéroport de Lesquin

Contribution :

Je suis tout à fait favorable à ce projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@991 - Uytterhaegen jérôme - Annoëullin

Date de dépôt : Le 16/02/2022 à 13:44:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :enquête publique aéroport de lesquin

Contribution :

Favorable au projet de mise aux normes mais défavorable au projet d'agrandissement qui augmenterait les nuisances pour les riverains.

Habitant Annoëullin, matins et soirs les avions qui prennent leur envolent survolent notre maison en direction du sud.

Les nuisances sonores subies ont déjà suffisamment augmentées malgré la pandémie.

Une augmentation du trafic aérien serait contraire à la démarche écologique

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@992 - michel florent - Marcq-en-Barœul

Date de dépôt : Le 16/02/2022 à 14:23:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :INCOHERENCE DU PROJET

Contribution :

Comme le montre et le prouve le rapport du SHIFT PROJECT et du collectif SUPAERO DECARBO cet agrandissement n'a aucun sens ni aucune cohérence avec les engagements de l'accord de paris.

Ces nouvelles pistes et équipements seront vides bien avant 2050...

https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2021/03/Pouvoir-voler-en-2050_ShiftProject_Rapport-2021.pdf

Page 1450 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@993 - CASENE Sinéad - Sainghin-en-Mélantois

Date de dépôt : Le 16/02/2022 à 16:34:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Entièrement contre ce projet

Contribution :

Habitante depuis plus de 10 ans de Sainghin en Mélantois, je suis totalement contre ce projet de modernisation. Voici mes arguments :

- Pollution sonore : de + en + d'avions vont décoller et atterrir à toute heure du jour et de la nuit

- Routes engorgées : le trafic est déjà très très dense en temps normal, comment allons nous faire si le trafic se densifie encore plus? L'aéroport n'est même pas accessible en métro. Cela rajouterait des navettes, des bus, des véhicules, des taxis et VTC sur les routes déjà bondées.

- Pollution de l'air : Trafic aérien en hausse + trafic routier en hausse = quel air allons nous respirer ???

- Pollution des sols et des nappes : en plus de la pollution de l'air, les particules et autres rejets, vont pénétrer nos sols cultivables et nos nappes. Qu'allons nous boire et manger ?

Je suis à la campagne et non en ville pour ne pas avoir à subir ce genre de pollutions et de problèmes. Nous avons des grands aéroports desservant le monde entier à 1h-1h30 de route maximum de chez nous : Beauvais, Charleroi, Charles de Gaulle, Roissy... Arrêtons de vouloir engorger et polluer nos petites campagnes avec des projets qui ne sont que lucratifs et ne prennent aucunement en compte le bien être des populations !!!!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@994 - Dominique - Houplin-Ancoisne

Organisme : Collectif "les survolés"

Date de dépôt : Le 16/02/2022 à 17:10:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Génèse supposée du dossier de "modernisation" de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Page 1451 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Le collectif "les survolés", regroupant cinq associations siégeant à la CCE de l'aéroport de Lille-Lesquin, une association locale et deux collectifs de riverains, a tenté de replacer le dossier de "modernisation" de l'aéroport de Lille-Lesquin dans un contexte chronologique. Cet éclairage nouveau donne une lecture totalement différente des hypothèses contenues dans le dossier d'enquête publique présenté par le maître d'ouvrage, "Aéroport de Lille SAS" et défendu notamment par le SMALIM.

Dans tous les cas, et si notre interprétation venait à se vérifier, ce dossier ne mérite, dans sa majorité qu'un avis DEFAVORABLE. Nous attendons des autorités de la D.G.A.C et de l'exploitant, la réponse à notre demande de communication de la dérogation délivrée en 2017 et qui prend fin le 31/12/2025.

Le collectif "les survolés"

Pièce(s) jointes(s) :

Document : PROBLEMATIQUE DES ACCOTEMENTS.pdf, page 1 sur 3

CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS : RÊVE OU REALITE ?

Dans le cadre du dossier relatif à « la modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin », on nous demande de nous prononcer sur un dossier à un instant « T », mais l'expérience démontre que pour comprendre une situation, il est essentiel de replacer cet instant « T » dans sa chronologie antérieure pour en comprendre la réelle signification. Quelle est l'origine de ce dossier ?

- 2008-2014 : Deux directives européennes définissant, entre autre, les critères et les mises aux normes des aéroports de l'Union Européenne en matière de sécurité et de sureté ;
- A l'occasion de deux rapports consultables sur internet, sur la gestion du S.M.A.L.I.M (3/11/2015) et celle de la SOGAREL (27/5/2016) société exploitante de l'aéroport, les magistrats de la Chambre Régionale des Comptes indiquent que le montant des « travaux de mise aux normes européennes des pistes », à **cette période**, est estimé à **1,3 million d'€**, (respectivement page 13 et page 7).
On peut légitimement se poser la question : « pourquoi à ce jour, ces travaux ne semblent toujours pas réalisés malgré l'obligation contractuelle de la SOGAREL, et pourquoi à ce jour, ils ont été multipliés par dix dans une période pratiquement sans inflation ?
- Le 3 mars 2016 : Bernard DEBREU, président du S.I.V.O.M déclare à l'occasion d'un entretien avec Xavier BERTRAND, président de la région des Hauts de France : « *Xavier BERTRAND pense qu'il faudra une gare à l'aéroport de LESQUIN, mais aussi étendre le trajet vers la Picardie* ». Le tracé du RER devra donc être revu ». (source:compte-rendu du S.I.V.O.M. Du 3 mars 2016).
On peut donc légitimement penser, qu'à cette date, le président de la Région des Hauts de France n'avait pas en tête l'idée de développer l'aéroport de Lille-Lesquin, en voulant « étendre le trajet du R.E.R vers la Picardie (aéroport de Beauvais?) ».
- **22 mars 2016. attentat à l'aéroport de Bruxelles-Zaventem, l'aéroport de Lille-Lesquin devient aéroport de dégagement et reçoit une partie du trafic belge.**
- 2017 : la D.G.A.C Nord accorde une dérogation à l'aéroport de Lille-Lesquin pour pouvoir accueillir des avions « gros porteurs » (catégorie D et E), à raison d'une centaine par an. **Est-ce suite à l'expérience de l'attentat de Bruxelles ?**
- 25 juillet 2019, l'exploitation de l'aéroport est confiée par D.S.P, à compter du 1/1/2020, à Eiffage-Aéroport de Marseille Provence, sous l'appelation « Aéroport de Lille SAS ».
- 10 janvier 2022 : début de l'enquête publique pour la « **modernisation** de l'aéroport de Lille-Lesquin. Le dossier d'enquête publique précise les travaux « côté piste ».
On peut y lire notamment :
« *la plate-forme aéroportuaire dispose d'une base de certification délivrée par le DGAC Nord.....elle comporte des dérogations aux normes applicables dont une valable jusqu'au 31/12/2025. La création d'accotements de 7,5m de part et d'autre de la piste principale a pour objet de lever cette dérogation. La piste doit être bordée de zones stabilisées de part*

Document : PROBLEMATIQUE DES ACCOTEMENTS.pdf, page 2 sur 3

et d'autre pour empêcher l'entrée de débris dans les réacteurs extérieurs des **avions quadri-réacteurs** ». En l'absence de travaux, l'aéroport perdrait son certificat d'exploitation et ne serait plus en capacité de recevoir des aéronefs de code D et E. Compte tenu de la dérogation en vigueur, le trafic **de cette catégorie d'avions** est actuellement limité à cent mouvements par an. (source:document B06, page194)

On peut donc légitimement penser que :

1. la dérogation de 2017 est le résultat de l'accueil des avions faisant suite à l'attentat de Bruxelles. Nous attendons la communication de ce document.
2. La construction des « accotements » (*) de 7,5m de large de part et d'autre de la piste principale est bien destinée à recevoir des avions de catégorie D et E, et notamment des « quadri-réacteurs », de façon permanente et non plus ponctuelle ou contingentée à 100 appareils par an. Cette arrivée de quadri-réacteurs a été confirmée par le directeur de l'aviation civile et l'un des commissaires enquêteurs.
3. Ces « tétra-réacteurs », multifonctions, sont particulièrement bien adaptés, totalement ou partiellement au **transport de fret**.
4. Ils sont également beaucoup plus **lourds** volant plus **bas**, plus **bruyants**, et plus **polluants** compte tenu de leurs réacteurs (4) par rapport aux bi-réacteurs fréquentant actuellement la plate-forme lilloise.
5. **La construction de ces accotements**, n'est pas nécessaire pour les bi-réacteurs qui atterrissent ou décollent actuellement de l'aéroport. Il s'agit d'une « **modification substantielle** » destinée uniquement à changer la catégorie de certification de l'aéroport, ce qui est différent de la notion de « mise aux normes ».
6. L'aéroport « **ne perdrait pas son certificat d'exploitation** » en cas de **non-réalisation de ces accotements**. Il garderait sa certification pour des avions de catégorie C, c'est à dire les avions actuels type A320 et Boeing 737 (envergure maximum 36 m pour une piste de 45 m de large) !
7. En cas de nécessité comme en mars 2016, le DGAC Nord peut toujours prendre une dérogation temporaire pour remédier à toute situation de crise.
8. **Le refus catégorique** d'une « restriction d'exploitation » et notamment **d'un couvre-feu** » par le SMALIM et l'exploitant trouve certainement son origine dans ce projet « non-dit » d'agrandissement et d'exploitation de fret lié à cette nouvelle génération d'avions « multifonction » de catégorie D et E qui s'inscrit dans le cadre du développement du « e-commerce » destructeur du commerce local et traditionnel.

En conséquence de quoi, il n'est pas nécessaire de réaliser ces « accotement » si l'on souhaite une activité raisonnable de l'aéroport. Par contre, **rien ne semble prévu au niveau du taxi-way de la piste principale 26/8** pour permettre aux avions de pouvoir user **de la totalité de la piste** pour démarrer en bout de piste sans manœuvres compliquées, pouvoir sans pousser les moteurs comme actuellement, (donc moins de bruit et moins de pollution), décoller et monter plus rapidement, au grand bénéfice des populations riveraines.

Si l'hypothèse développée ci-dessus correspond à la réalité, ce dossier dit de « modernisation » ne mérite qu'un avis défavorable.

Si malgré ces précisions, des délibérations n'en tenaient pas compte et si un avis favorable au projet devait être rendu par la commission d'enquête publique, notre collectif demande qu'il soit assorti des réserves suivantes :

- restriction d'exploitation par l'instauration d'un couvre-feu de 23h à 6h la semaine (7

heure le week-end) dans le respect des droits des citoyens à la santé inscrit dans l'art 1 de la Charte de l'environnement incluse dans la Constitution française.

- Maintien de la piste principale dans sa configuration actuelle, sans accotement qui sont des réalisations modifiant **substantiellement** l'activité de l'aéroport sans rapport avec la mise aux normes définies dans les directives européennes, et par conséquence, maintien de la certification pour l'accueil d'avions de code C maximum, sauf situation de crise ou d'urgence bien entendu.

Association de quartier Lorival
Seclin

Comité du quartier de Burgault
Seclin

ADNA2L
Fretin

Urbanisme et Environnement
Fache-Thusmesnil

Les Amis de Bouvines
Bouvines

Les Signaleurs
Gondécourt

PTHA
Houplin Ancoisne

Les survolés
Templemars

(*) Définition **aéronautique** des « accotements » : « *partie des abords de piste traités de façon à offrir une surface de raccordement entre cette chaussée et le terrain environnant afin de limiter le risque d'ingestion de corps étrangers par des tétra-réacteurs (quatre réacteurs)* ».

Les avions qui atterrissent actuellement à LILLE-LESQUIN (A320 et B737) ont, selon les modèles, au maximum 36 mètres d'envergure pour une piste de 45 mètres de large, ce qui ne nécessite aucun accotement. En situation de crise, comme en 2017, une dérogation temporaire peut toujours être prise, en complément de « l'urgence absolue ». Le prétexte de l'aménagement d'accotements est uniquement fait pour justifier **un changement de catégorie de certification** pour accueillir des avions « gros-porteurs » à des fins mercantiles, sans compter le développement des zones logistiques et la hausse des poids lourds dans un réseaux routier déjà saturé, et toutes sortes de pollutions.

@995 - Guillaume - Chéreng

Date de dépôt : Le 16/02/2022 à 17:24:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Modernisation aéroport Lille lesquin

Page 1455 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Bonjour,

Habitant de Chereng depuis 20 ans, j'utilise pour mes loisirs l'avion afin de rejoindre d'autres villes en France ou en Europe 3/4 fois par an.

Je ne suis parti de Lesquin que très exceptionnellement (Ajaccio, Marseille, Nantes) préférant l'attractivité prix/choix de Bruxelles ou Charleroi.

Je déplore que notre métropole soit si peu attractive dans le domaine de la proposition des vols.

Je souhaite que l'avenir permette un rattrapage du retard dans la proposition des vols vers la France et l'Europe voire quelques destinations mondiales, par rapport aux autres métropoles régionales.

Le rayonnement de la MEL n'en serait que plus grand.

Évidemment, le respect le plus strict des normes environnementales rajouterait beaucoup à l'intérêt du projet.

Bien à vous.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@996 - ERIC - Templemars

Date de dépôt : Le 16/02/2022 à 20:39:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis d'un habitant de Templemars

Contribution :

Le projet d'agrandissement est une bonne chose mais cela ne doit pas se faire au détriment de la santé des riverains.

En effet un accroissement des vols entraîne une augmentation des nuisances sonores et de la pollution.

Pour cela il est impératif que les avions respectent les couloirs aériens sans survol des communes limitrophes et que les vols de nuits soient interdits.

L'accroissement du trafic routier doit être compensé par la création d'une desserte par voie ferrée (tram ou train) de l'aéroport utilisable pour les voyageurs comme pour le fret.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@997 - Lepoutre Claire - Cysoing

Date de dépôt : Le 16/02/2022 à 21:00:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aéroport Lille lesquin

Contribution :

Bonjour

Je souhaite qu'il n'y ai pas d'agrandissement de l'aéroport Lille Lesquin.

Nous devons prendre au sérieux le changement climatique et donc nous déplacer moins, moins loin avec des modes de locomotion non polluant.

Il nous faut choisir de façon responsable de diminuer notre empreinte carbone.

Par ailleurs, il est aussi souhaitable de diminuer les surfaces imperméables.

La transition de nos modes de vies et de consommation pourra peut-être permettre à nos enfants de ne pas vivre dans un univers ultra violent.

développons l'économie locale et le tourisme local.

Merci

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@998 - Julie

Date de dépôt : Le 16/02/2022 à 22:57:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Bonjour,

En tant que citoyenne et habitante de la métropole lilloise, je m'oppose à ce projet d'agrandissement qui me semble être complètement anachronique. A l'heure où il est plus qu'urgent de réduire nos émissions de gaz à effets de serre, un tel agrandissement aura nécessairement pour effet d'accroître le trafic aérien et donc la pollution de l'air. De plus, ce projet d'agrandissement suppose d'artificialiser de grandes surfaces de terre, ce qui est un non sens écologique.

Aujourd'hui, nous devons cesser de promouvoir l'avion, réduire nos déplacements et miser sur d'autres modes de transports compatibles avec la transition écologique, à commencer par le train.

Merci d'avance pour la prise en compte de cet avis.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@999 - berlemont anne - Lille

Date de dépôt : Le 17/02/2022 à 10:52:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Impact sur l'eau de la Métropole

Contribution :

Bonjour

En tant qu'habitant de la Métropole, je m'oppose à l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin en particulier par rapport à la problématique de la gestion de l'eau. Dans la revue de la MEL de novembre 2021, le sujet de la préservation de l'eau dans notre métropole est bien expliqué, c'est un défi énorme sur le moyen et long terme de préserver nos ressources. Le niveau des nappes est très bas depuis 2016 ! Limiter l'artificialisation des terres est un des moyens de préserver nos ressources, c'est vital, chaque hectare compte et je ne comprends pas le sacrifice des quelques ha à l'attractivité économique et touristique, il faut absolument raisonner plus global et moyen terme.

Et Pour mémoire, l'essentiel des aires d'alimentation de captage de la métropole se situe au sud de Lille ... quel impact de la pollution aérienne supplémentaire (nano particules) sur l'eau de nos nappes.

Anne Berlemont

Lille

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1000 - QUENTIN - Bouvines

Date de dépôt : Le 17/02/2022 à 11:57:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement aéroport

Contribution :

Défavorable à l'augmentation du trafic aérien. Nous subissons déjà assez le trafic actuel. Nous disposons de plusieurs aéroports à proximité avec une facilité d'accès (train).

Modernisation oui pour limiter les nuisances mais pas pour au contraire les augmenter.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1001 - MAURICE MAXENCE - Seclin

Date de dépôt : Le 17/02/2022 à 15:35:27

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : A.S.L. SECLIN UNEXPO

Contribution :

Bonjour Monsieur Christian LEBON,

Veillez trouver en pièce jointe ma contribution concernant cette enquête publique.

Bien à vous

Pièce(s) jointes(s) :

Document : COURRIER ENQUETE PUBLIQUE AEROPORT.pdf, page 1 sur 1



Mairie de Lesquin
Monsieur Christian LEBON
39 rue Faidherbe
CS 20425
59814 Lesquin Cedex

Seclin, le 17 février 2022.

Objet : *projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin*

Monsieur le Président,

En notre qualité de Président de l'A.S.L. SECLIN UNEXPO, nous souhaitons participer à l'enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin et vous informons que nous sommes favorables à un tel projet aussi bien dans son volet mise aux normes que dans celui de sa modernisation.

Il nous paraît important pour l'accueil des passagers que l'aéroport puisse répondre aussi bien à la conformité liée aux évolutions réglementaires et à l'amélioration requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien qu'à la réhabilitation de l'aérogare existante.

En effet, l'étude prévoit que l'aérogare sera saturée en 2023/2027 avec 2.6 millions de passagers avec une prévision de trafic de 3,4 à 3,9 millions de passagers en 2039.

Selon l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique, le projet de modernisation de l'aéroport répond à une politique environnementale forte notamment en limitant les nuisances sonores, en suivant et en maîtrisant les émissions de pollution dans l'air et de gaz à effet de serre, en poursuivant la réduction des consommations d'énergie...

Dans le cadre de cette politique environnementale, nous avons bien noté que la desserte de l'aéroport sera renforcée par les transports en communs, les déplacements en transports en commun constituant un complément au projet, à moyen et long terme.

Sur ce point, nous souhaitons attirer votre attention sur le fait que le réseau routier de Lille Sud est congestionné. En tant que propriétaire exploitant de commerces du Parc commercial de Seclin, nous subissons des embouteillages très importants et très fréquents.

Il nous paraît primordial que le projet de modernisation de l'aéroport et le développement des transports en commun qui en découle s'inscrivent dans la réflexion d'un réseau routier performant pour l'ensemble du territoire.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Maxence MAURICE
Président A.S.L. SECLIN UNEXPO

@1002 - dalpez gauthier - Lesquin

Date de dépôt : Le 17/02/2022 à 19:00:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le projet d'agrandissement de l'aéroport Lille-Lesquin.

Page 1460 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Habitant Lesquinois

Je suis contre ce projet de modernisation et d'agrandissement de l'aéroport Lille-Lesquin.

Je suis pour l'instauration d'un couvre-feu entre 23h et 7h.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1003 - dalpez gauthier - Lesquin

Date de dépôt : Le 17/02/2022 à 19:07:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Lesquinois CONTRE ce projet DE MODERNISATION DE L'AÉROPORT LILLE-LESQUIN

Contribution :

Habitant Lesquin et n'étant pas loin des pistes. Je ne souhaite pas cet agrandissement qui n'est absolument pas profitable aux riverains mais uniquement aux gestionnaires de l'aéroport.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1004 - Vandenplas Patrick - Fretin

Date de dépôt : Le 17/02/2022 à 19:44:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Pourquoi je suis contre l'agrandissement et l'augmentation du nombre de vols

Contribution :

Notre-Dames-des-Landes : abandonné

Le terminal 4 de Roissy : abandonné

Pourquoi devrions-nous encore débattre de l'extension ou de la construction d'un aéroport (voir les décisions de la convention citoyenne)?

L'aéroport de Lesquin m'appartient comme il appartient à tous les habitants des Hauts de France (voir <https://www.hautsdefrance.fr/aeroport-lille-lesquin/>). C'est tout beau et tout propre, mais c'est le monde d'avant.

Attendons les avions silencieux et non polluants et ça n'est pas pour demain.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1005 - Sébastien - Villeneuve-d'Ascq

Date de dépôt : Le 17/02/2022 à 20:08:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet anachronique

Contribution :

Le projet de doublement du trafic aérien de l'aéroport de Lille-Lesquin est parfaitement anachronique et à contre-courant des politiques locales.

Les élus de la MEL ont adopté une première orientation budgétaire pour l'année 2022 et celle-ci prévoit notamment de pérenniser le budget climatique, expérimenté depuis 2020 : la « métropole turquoise » sera plus que jamais tournée vers la transition écologique via son PCAET (Plan Climat Air Energie Territoriale). En ce sens, l'ambition majeure demeurerait la préservation de la ressource en eau, la qualité de l'air et des sols ainsi que de la biodiversité et des espaces naturels. Le traitement des déchets et leur valorisation se poursuivront. L'enveloppe globale pour cette politique s'élèverait à 140M€.

Donc, le contribuable serait sollicité à hauteur de 140M€ pour améliorer notamment la qualité de l'air et le doublement du trafic aérien est incompatible avec cette orientation politique de la MEL (ou se situe cet aéroport).

La préservation de la ressource en eau sera aussi financée par le citoyen et le projet va bitumer une partie des champs captant. Secteur indispensable à notre ressource en eau.

Si de l'argent doit être mis pour favoriser les voyages sur notre territoire, mettons le "paquet" pour que les travailleurs puissent faire en train Douai-Lille à l'horaire et dans les temps prévus.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1006 - peggy - Lambersart

Date de dépôt : Le 17/02/2022 à 21:33:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis très défavorable

Contribution :

Ce projet est complètement à contre courant des problématiques de réchauffement climatique et en non adéquation avec les engagements de la MEL.

Il ne s'agit pas d'un projet de modernisation mais d'un modèle économique basé sur le fret et le développement de plate-forme logistique pour remplacer nos belles campagnes.

Les champs captant absorberont toute la pollution dans les nappes phréatiques.

Je suis contre et réclame à minima un couvre feu, une protection environnementale et une limitation du volume aérien.

Quelle terre laisserons nous aux futures générations ?

Cordialement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1007 - Hélène - Lille

Date de dépôt : Le 17/02/2022 à 22:01:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet d'extension de l'aéroport

Contribution :

Je suis pas principe entièrement contre tout projet pouvant encore soutenir ou promouvoir l'aviation comme mode de déplacement normal, absolument impensable à l'heure de l'urgence climatique qui est la nôtre. Il me paraît même difficile d'imaginer que n'importe quel projet de ce type puisse être défendu sans un profond cynisme, et un mépris total pour l'ensemble des concitoyens.

Je souhaite donc m'exprimer avec force contre tout projet d'extension de l'aéroport Lille Lesquin.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1008 - frederic - Genech

Date de dépôt : Le 18/02/2022 à 08:53:31

Page 1463 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : projet agrandissement aeroport

Contribution :

La lecture de votre document sur la croissance des passagers contient un biais important car vous considérez que les réserves de pétrole pourront permettre de faire voler les avions pendant des décennies ce qui n'est pas du tout sur à ce stade. D'autre part, on va contraindre les automobilistes à passer aux véhicules électriques à marché forcé avant 2030 mais la pollution des avions ne serait pas un problème...on peut en douter. Les décollages par vent d'est (très nombreux l'été) sont un vrai problème car les avions bifurquent aussitôt à droite pour voler au-dessus de l'A23 vers le sud mais ce couloir est très étroit et passe directement au-dessus des communes de Templeuve et Genech avec un bruit très important donc si ce projet voyait par la plus grande folie le jour il faudrait à minima que ces vols fassent une boucle beaucoup plus large pour ne pas survoler ces communes.

De plus, avoir un aéroport agrandi non relié au centre-ville de Lille par un métro ou un tramway est un non sens et faire mettre la charrue avant les boeufs !! construisez d'abord les transports en commun et ensuite on verra pour l'aéroport, le système de bus que vous décrivez est complètement dépassé et ne s'inscrit pas dans la diminution du trafic et à condition qu'ils ne roulent pas au diesel. Fréquentant moi-même cet aéroport notamment l'été j'ai des doutes sur la capacité de parking qui l'été est déjà saturée donc avec une augmentation du trafic telle que vous la prévoyez cela risque de devenir un gros problème, une grosse partie des immatriculations d'ailleurs sont belges qui préfèrent visiblement mettre les sources de pollution en France

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1009 - SEITE Eva - Mons-en-Barœul

Date de dépôt : Le 18/02/2022 à 09:58:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution à l'Enquête Publique - Agrandissement de l'Aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Différentes inquiétudes quant à ce projet considéré comme écocide et dangereux pour l'avenir de l'humanité et du vivant. La proposition est donc de ne pas réaliser ce projet d'agrandissement.

// Inquiétude quant aux pollutions sonores, lumineuses et au niveau des émissions des gaz à effets de serre et particules fines qu'entraînerait une telle extension dans un contexte d'urgence climatique.

Quid des habitant.e.s vivants à proximité de l'aéroport quant à l'augmentation des vols ?

Pourquoi ne pas plutôt développer les trajets en train TGV et favoriser la modernisation et le développement de ces modes de transports ?

// Inquiétude quant aux espaces verts qui seront bétonnés par ce projet.

Quid de ces espaces qui pourraient être dédiés à l'agriculture ?

De plus, l'implantation de l'agrandissement aura lieu sur des champs captants regroupants des réserves d'eau potable pour la MEL. Quelle pollution graves et autres entraves à ces ressources entraîneront ces travaux ?

// Inquiétude quant à l'encouragement des principales compagnies aériennes dites « low coast ». Des conditions sociales de travail pour ces salarié.e.s ultra précaires et une stratégie financière de dumping social et fiscal.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1010 - Céline - Lesquin

Date de dépôt : Le 18/02/2022 à 11:09:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Ce projet ne doit pas voir le jour.

1) D'une part, il ne faut pas dégrader inutilement la santé publique des riverains.

1.1 D'après le site <https://www.santepubliquefrance.fr/>, pour les cancers les plus fréquents (sein, prostate, colorectal chez l'homme), il existe "une surmortalité observée dans la partie nord du territoire ". Voici le lien : <https://www.santepubliquefrance.fr/maladies-et-traumatismes/cancers>

1.2 Dans la la présentation faite par la présidente de l'association UECNA intervenant à la commission européenne sur la pollution et les nuisances aériennes, nous pouvons lire que les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines (les plus petites sont les plus dangereuses) sont très dangereuses pour les bronches. Or, les particules ultrafines (pollution invisible et sans odeur) ne sont pas réglementées et rarement mesurées.

A la page 15, nous lisons "Impact sur la santé: Augmentation des maladies des poumons et des bronches à proximité des aéroports ; Bronchiolite des nourrissons ; Asthme – le nombre de personnes atteintes d'asthme a doublé au cours des 20 dernières années ; Maladies cardiovasculaires ; Cancer (l'OMS déclare que le diesel est une cause certaine de cancer) ; Décès prématuré. Parmi les riverains d'aéroports, les plus atteints sont les nourrissons, les enfants et les seniors."

Voici des sources : <https://www.lavoixdunord.fr/1136050/article/2022-02-03/aeroport-les-riverains-perdent-des-annees-de-vie-c-est-un-probleme-de-sante>

<https://actu.orange.fr/societe/videos/aeroport-de-lesquin-reunion-des-riverains-survoles-CNT000001JrsXp.html>

2) D'autre part, sur le registre numérique nous voyons avec bonheur une photo d'un aéroport entouré de vert. Malheureusement, avec le projet, l'eau et la nature seront en danger. En effet, si le projet passe, les champs captants seront sacrifiés. Il sera prévu plus de béton pour favoriser le fret aérien. Écologiquement, l'État impose beaucoup aux foyers français et aux particuliers. Alors, pourquoi faire "deux poids deux mesures". En effet, il faut rester cohérents et pertinents. Si la France impose des taxes et efforts aux citoyens et contribuables français, l'État français ne peut pas permettre l'agrandissement et la "modernisation" de cet aéroport pour la seule raison du profit.

3) Enfin, il est indispensable d'instaurer et de respecter un couvre-feu de 23h à 7h pour protéger la nuit des riverains préexistants à cet projet.

Vous souhaitant bonne réception de la présente contribution.

Merci pour votre attention.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1011 - Pluquet Thierry - Camphin-en-Pévèle

Date de dépôt : Le 18/02/2022 à 11:21:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Aéroport de lille

Contribution :

Non à la modification

Non à l'extension

Oui à la mise aux normes de sécurité

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1012 - Van Moerkercke Bruno - Avelin

Page 1466 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Date de dépôt : Le 18/02/2022 à 11:48:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Nuisances la nuit

Contribution :

cette extension n'inclut pas de limitations pour les vols de nuit

habitant près de l'aéroport, je m'oppose à un trafic accru la nuit

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1013 - Cedric - Salomé

Date de dépôt : Le 18/02/2022 à 13:33:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Le besoin est-il réel

Contribution :

Bonjour,

Le besoin d'extension est-il réel ? Vouloir une croissance du trafic aérien en 2022 n'est pas très cohérent au vu des besoins de changement afin de réduire nos émissions de CO2.

Ces modèles sont bien souvent économiques mais malheureusement dénués de tout fondement réel.

Changeons nos pratiques, essayons de nous tourner vers des modes de transports plus durables (y compris l'aviation) et ensuite nous pourrions réfléchir à accroître ces transports.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1014 - Claire - Bouvines

Date de dépôt : Le 19/02/2022 à 11:55:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Modernisation ET agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Je donne ici mon avis de citoyenne à plusieurs titres, avis favorable à la modernisation nécessaire et utile à l'activité actuelle de l'aéroport-aérogare.

Avis défavorable à l'agrandissement en vue de l'augmentation du trafic aérien au départ et à l'arrivée à Lille Lesquin.

Page 1467 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Des aéroports proches suffisent à l'activité touristique : Roissy, Zaventem, Beauvais et Charleroi. Une augmentation du fret augmenterait de fait le trafic routier qui est déjà saturé. Il existe d'autres options.

Au titre de résidente de la Terre, je suis opposée à une augmentation générale du trafic aérien pour des raisons écologiques, et si l'industrie aéronautique nous promet des avions moins polluants, les vols charters supplémentaires qui fréquenteraient l'aéroport de Lille-Lesquin en cas d'autorisations supplémentaires feraient voler d'anciens avions fortement polluants. Chacun est libre de faire le choix du transport aérien ou terrestre, ne favorisons pas celui qui présente le plus de dégâts à moyen et long terme pour un avantage immédiat de confort.

Au titre de citoyenne et résidente de la zone de bruit (et de résidus de carburation) je souhaite que les décideurs fassent un choix dans le sens de la préservation de l'environnement. L'aéroport de Lille - Lesquin est trop proche des zones d'habitation à densifier.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1015 - Dhellemmes Perrine - Fretin

Date de dépôt : Le 19/02/2022 à 12:32:06

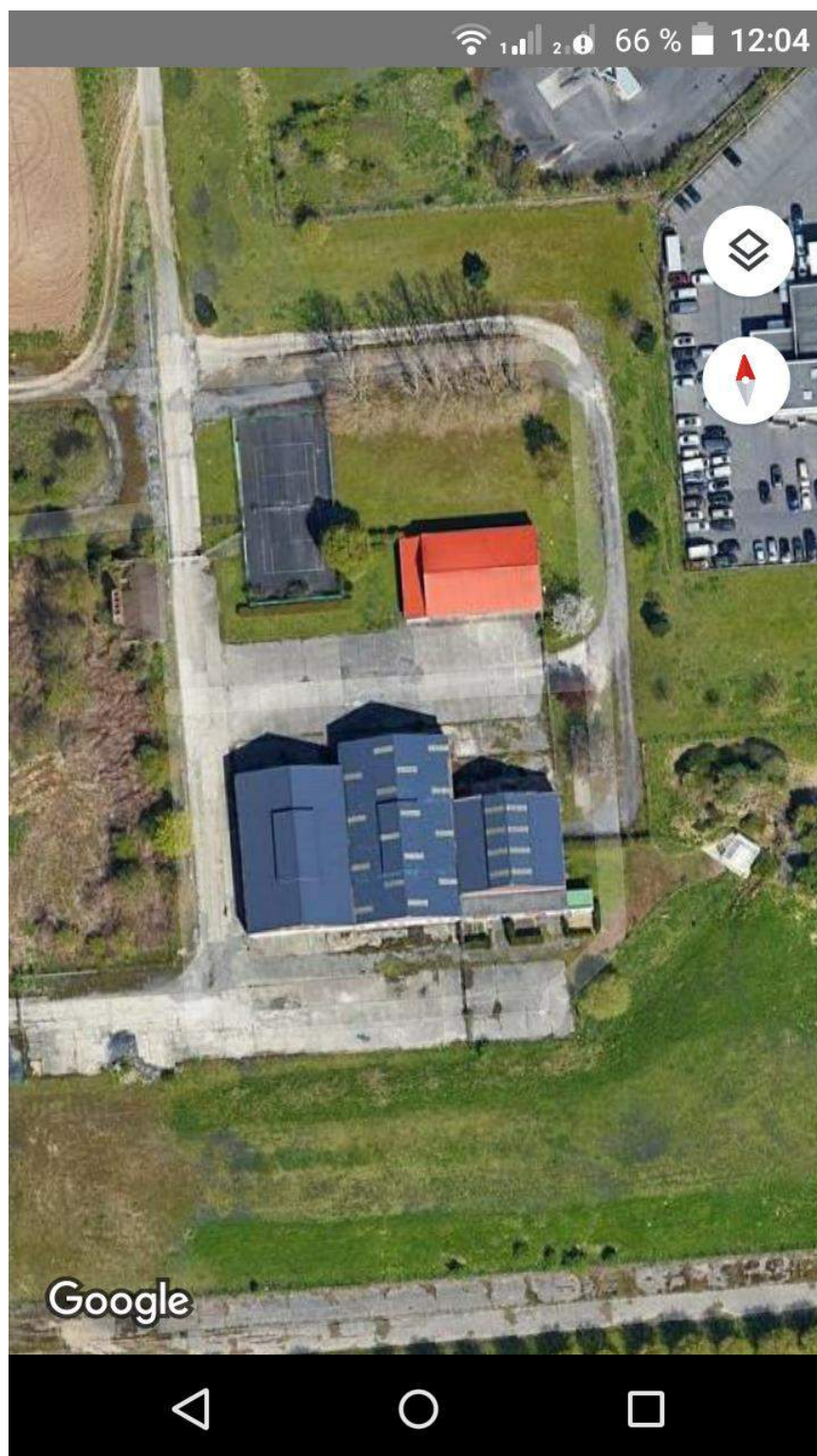
Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Limiter l'Artificialisation des sols: création de parking aérien

Contribution :

La loi climat et résilience du 22 août 2021 inscrit l'objectif de zéro artificialisation nette d'ici 2050. Une circulaire du 30 août 2021 demande aux préfets de mettre en oeuvre cet objectif en déclinant les documents d'urbanisme d'ici deux ans au niveau régional et d'ici 6 ans au niveau local. Je demande à ce que ce projet soit en adéquation avec ces objectifs proches. En étudiant notamment la possibilité de créer des parking aérien, l'emprise au sol des parking P6 et P7 pourront ainsi être réduite de moitié. A noter qu'il est inscrit sur la plaquette de présentation du projet que "parking P7 aménagé sur des surfaces imperméabilisées" or sur une photo aérienne, je constate des arbres et de la pelouse (photo jointe)....

Pièce(s) jointes(s) :



@1016 - Rémy - Gruson

Date de dépôt : Le 19/02/2022 à 13:35:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 1469 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Objet :Aéroport Lesquin

Contribution :

Non à la modification

Non à l extension

Oui à la mise aux normes de sécurité

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1017 - Louisette - Gruson

Date de dépôt : Le 19/02/2022 à 13:37:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Aéroport Lesquin

Contribution :

Non à la modification

Non à l extension

Oui à la mise aux normes de sécurité

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1018 - Thibault - Gruson

Date de dépôt : Le 19/02/2022 à 13:55:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Aéroport Lesquin

Contribution :

Non à la modification

Non à l extension

Oui à la mise aux normes de sécurité

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1019 - Vanholme Guillaume - La Madeleine

Date de dépôt : Le 19/02/2022 à 19:32:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre l'augmentation du trafic

Contribution :

Je souhaiterais une diminution des nuisances sonores des avions à l'atterrissage et au décollage et que les zones où il va y avoir du tarmac il soit perméable ainsi que le parking. Il faut aussi une diminution des frais de parking.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1020 - Lemichez Marie

Date de dépôt : Le 19/02/2022 à 20:12:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Nuisances aériennes

Contribution :

Lors des beaux jours c'est à dire principalement à partir du mois de mai jusqu'en septembre nous avons du mal à profiter du jardin et à laisser les portes ouvertes

Cela fait bientôt 40 ans que nous sommes à fretin et n'avons pas ces nuisances à ce moment là

C'est un choix de vie de vivre à la campagne donc d'avoir une sérénité, du calme et le moins de pollution possible

Nous demandons la modification des couloirs aériens qui a été changée depuis quelques années et qui perturbent désagréablement notre environnement

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1021 - BRUNET SOLANGE

Date de dépôt : Le 20/02/2022 à 01:15:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre le projet d'extension de l'aéroport

Contribution :

je suis contre le projet d'extension de l'aéroport de Lille pour les raisons suivantes

Page 1471 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

-nuisances sonores accentuées pour les riverains

-pollution

- desserte facile à bruxelles ou paris

Solange Brunet

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1022 - CARPENTIER Sebastien

Date de dépôt : Le 20/02/2022 à 01:21:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre le projet d'extension de l'aéroport

Contribution :

je suis contre le projet d'extension de l'aéroport de lille car

-nuisances sonores accentuées pour les riverains

-pollution

- desserte facile à bruxelles ou paris

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1023 - CARPENTIER ELIOTT

Date de dépôt : Le 20/02/2022 à 01:22:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre le projet d'extension de l'aéroport

Contribution :

je suis contre le projet d extension de l aeroport de lille car j en ai assez d etre reveille par les avions le matin très tôt !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1024 - Carpentier THIBAULT

Date de dépôt : Le 20/02/2022 à 01:24:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le projet d'extension de l'aéroport

Contribution :

je suis contre le projet d extension de l aeroport de lille car les avions font trop de bruits !

Thibault

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1025 - Olivier - Wattignies

Date de dépôt : Le 20/02/2022 à 09:09:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : AÉROPORT DE LILLE

Contribution :

Non à la modification

Non à l'extension

Les nuisances autour de l'aéroport de Lille Lesquin et de la métropole lilloise sont nombreuses, en particulier au niveau de la pollution et du bruit. Ce projet d'extension ne peut qu'aggraver la situation, au détriment des habitants, de leur santé physique et mentale.

De plus, il va totalement à l'encontre de la nécessité de réduire nos émissions de CO2.

Et à qui cette extension profite elle en fait ?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1026 - Fievet Jerome - Lille

Date de dépôt : Le 20/02/2022 à 11:38:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Avis favorable

Contribution :

Le projet est raisonnable et nécessaire. Il est dommage que l'enquête se déroute en pleine campagne électorale présidentielle, cela perturbe la réflexion sereine et l'objectivité.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1027 - MARIE HELENE - Mons-en-Pévèle

Date de dépôt : Le 20/02/2022 à 13:31:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :contestation agrandissement aeroport de lille lesquin

Contribution :

Cette agrandissement va apporter plus de pollutions dans les airs, donc risque de cancer, et augmenter les nuisances sonores.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1028 - Pellizzari Rachel - Seclin

Date de dépôt : Le 20/02/2022 à 15:36:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Enquête publique agrandissement aeroport de lesquin

Contribution :

je suis très inquiète du volet agrandissement de l'aéroport. Même si je comprends le volet modernisation.

Les points sur lesquels je suis opposée :

L'augmentation du trafic aérien :

- sera accompagnée de pollution. Notre santé et surtout celle de nos enfants est en jeu

- augmentera les nuisances sonores dont nous sommes déjà victimes: durant la journée mais spécialement durant la nuit (si autorisation du fret aérien de nuit). Les habitants qui sont sous les couloirs aériens sont déjà forts impactés.

- augmentera le trafic routier sur un axe déjà égorgé (A1). Ce trafic sera davantage impacté par les poids lourds si il y a augmentation du fret aérien

Par ailleurs, nous sommes tous alertés sur la situation du climat et nous en subissons déjà les conséquences, qu'en sera t il pour nos enfants et leurs enfants? Nous avons une responsabilité vis-à-vis des générations futures. En tant que citoyenne, je réduis au maximum mon empreinte carbone. Les pouvoirs publics ont encore plus cette responsabilité que les particuliers!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1029 - AURE - Fretin

Date de dépôt : Le 20/02/2022 à 16:54:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : RESOLUMENT CONTRE

Contribution :

En 1 h de TGV, nous sommes à Roissy Charles De Gaulle, il y a aussi Orly, Beauvais, Ostende, Charleroi et Bruxelles pour l'international. Et, l'ouverture sur l'Europe existe déjà !!

Nous sommes un havre de paix sur le Nord de l'Europe et vous voulez nous transformer en entrepôt mondial du e-commerce ;-(

L'aéroport de Lille sera le seul aéroport SANS COUVRE FEU et AVEC UN SYSTEME D AVIONS BASES càd, que quelque soit l'heure du jour ou de la nuit, les avions rentreront à leur base, donc à l'aéroport Lille !

La qualité de vie des riverains, la qualité de l'air et la pollution des nappes phréatiques, sans parler du trafic routier qui sera surchargé sont à défendre maintenant.

Message au élus : L'attractivité de la région ne va certainement pas augmenter avec un tel projet/

Ces évolutions ne sont basées que sur un modèle économique sans prise en considération de la dimension humaine et écologique.

Bien sûr, qui serait contre la modernisation ?

S'il s'agit des conditions de travail du personnel, des passagers, de la sécurité actuelle, OUI mais NON POUR LA MISE AUX NORMES DES ACCOTEMENTS DES PISTES POUR FAIRE VENIR DES GROS PORTEURS. Il fait lire entre toutes les lignes de LA modernisation. Le procédé élaboré est somme toute très limite et vous nous prenez vraiment pour des imbéciles. Faire voter ce projet en évoquant la modernisation est extrêmement tendancieux.

Je suis contre ce projet qui est un non sens à tous points de vue : écologiques, humains, horizons économiques (même vos prévisions d'emploi, et quels emplois...plateforme logistique, fret ... non merci pour la génération future...)

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1030 - Benoît - Gondecourt

Date de dépôt : Le 20/02/2022 à 18:00:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : projet de modernisation de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Il faut certes moderniser l'aéroport de Lesquin mais je suis contre l'augmentation des vols et destinations au départ de cet aéroport. Nous sommes à 50 mn en TGV de l'aéroport de Roissy, à 1h15 de l'aéroport de Charleroi, à 1h30 de l'aéroport de Brussels National, à 1h45 de Paris Beauvais. Je pense qu'il y a suffisamment d'Aéroport internationaux à moins de 2 heures de la Métropole Lilloise. Pour les trajets intérieurs, pourquoi ne pas favoriser les déplacement en TGV ?

Le trafic ne va faire qu'augmenter tout comme la pollution ainsi que les nuisances sonores. il faut interdire les vols de nuit. Appliquer de lourdes amendes pour les avions qui ne respectent pas les couloirs aériens et les hauteur de vol.

On nous demande de rouler en électrique et à côté de cela nous voulons augmenter le trafic aérien et ces nuisances pour la santé.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E1031 -

Date de dépôt : Le 20/02/2022 à 19:34:46

Lieu de dépôt : Par email

Objet : enquête publique

Contribution :

Bonjour,

je vous adresse ci-joint mes observations concernant le dossier d'enquête publique.

Bien cordialement,

Gérard DUBUS

Pièce(s) jointes(s) :

Document : contribution enquête publique.pdf, page 1 sur 1

Messieurs les Commissaires Enquêteurs,

Ce projet de modernisation des installations et de mise aux normes obligatoires de l'infrastructure n'est-il pas un projet déguisé d'agrandissement ?

En quoi l'élargissement de la piste par la réalisation d'accotements de piste répond à une mise aux normes, sinon que de permettre l'arrivée en masse d'avions gros porteurs plus lourds et plus bruyants ainsi que le développement du fret.

L'agrandissement va générer une augmentation très importante de la pollution :

- atmosphérique, notamment en raison des particules fines et ultra-fines, non seulement due aux avions eux-mêmes, mais également par l'augmentation du trafic routier déjà saturé aux abords de l'aéroport ;
- sonore par l'augmentation du nombre de mouvements et des avions plus bruyants ;
- de l'eau des champs captants ;
- environnementale des réserves naturelles et ornithologiques protégées.

D'autre part, l'extension du parking avion permettra les avions BASÉS, c'est-à-dire un trafic nocturne.

En conclusion, je suis favorable à :

- un maintien des caractéristiques dimensionnelles actuelles de la piste principale ;
- l'ajout d'un Taxiway pour que les avions puissent entreprendre leur décollage dès le début de piste et prendre plus vite de l'altitude ;
- l'instauration d'un « couvre-feu quotidien » de 23h à 7h00, soit 8h, recommandé par l'OMS.

Messieurs les Commissaires Enquêteurs, merci de bien vouloir prendre en considération ces éléments pour les transmettre à notre Préfet.

Gérard DUBUS
17 rue du Fourneau
59242 TEMPLEUVE EN PEVELE

@1032 - Masquelier Thierry - Gruson

Date de dépôt : Le 20/02/2022 à 19:41:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Mesures à prendre pour diminuer les nuisances suite à l'augmentation du trafic aérien

Contribution :

- interdiction d'accès à l'aéroport de Lesquin aux avions de plus de 10 ans
- Interdire les vols entre 23 h et 6 h, tous les jours.
- Modifier les taxis way pour gagner 200 m de piste principale, et l'utiliser sur toute sa longueur
- Compenser les surfaces imperméabilisées pour l'agrandissement du parking.
- Revoir les accès VL depuis l'A1 (sortie dédiée)

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1033 - PATRICK - Gruson

Date de dépôt : Le 20/02/2022 à 19:46:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : aéroport de lesquin

Contribution :

bonjour,

Préserveons l'environnement et la qualité de vie des riverains dans les petits villages alentours.

Non au bruit

Non à l'augmentation des avions

je suis contre l'agrandissement de l'aéroport

A l'heure où l'on parle de réduire l'empreinte carbone lié au transport aérien, ce projet va est complètement incohérent et un non sens

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1034 - elisa - Lille

Organisme : lilloise

Date de dépôt : Le 20/02/2022 à 20:26:07

Page 1479 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : abération écologique et économique

Contribution :

L'agrandissement ou la création d'un aéroport est incompatible avec la décarbonation de nos activités, souhaitée par la COP (et précisément les accords de Paris de 2015) .

L'augmentation du trafic aérien est incompatible avec le confort des habitants des métropoles environnantes, et leur croissance démographique.

Les quelques emplois créés seraient dépendant de la ressource pétrolière, de plus en plus coûteuse et limitée. Ces activités ne sauraient perdurer dans le temps.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1035 - Ronan - Lambersart

Date de dépôt : Le 20/02/2022 à 20:46:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet de modernisation de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Outre l'aspect remise aux normes, auquel je souscris évidemment, la volonté d'augmenter le trafic aérien ne semble pas compatible avec des ambitions permettant de maintenir un réchauffement climatique $\leq 2^{\circ}\text{C}$: en dehors des émissions de CO₂, le forçage radiatif liée au trafic aérien liées aux autres types d'émission n'est plus à démontrer.

L'aéroport n'étant pas accessible en métro, il y aura probablement un report sur l'A1 ce qui provoquera des bouchons supplémentaires.

Finalement, ce projet ne semble pas en adéquation avec la volonté affichée des gouvernements de réduire l'artificialisation des sols.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1036 - PATTYN Antoine - Lille

Date de dépôt : Le 20/02/2022 à 23:07:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Pour le climat et la justice sociale, je suis contre le projet de modernisation de l'aéroport de Lille

Contribution :

Je suis contre ce projet de modernisation et d'agrandissement de l'aéroport de Lille car l'aviation est un mode de transport polluant, injuste et non dispensable.

Polluant :

- l'aviation est responsable de 7% des émissions de gaz à effet de serre en France. Or dans un contexte de réduction globale de nos émissions (accord de Paris en 2015), encourager le recours à l'aviation est synonyme d'une part plus importante allouée au secteur aérien dans notre budget carbone national. En 2050, si l'on souhaite respecter les Accords de Paris, un-e citoyen-ne français-e consommera son budget carbone individuelle en 1 aller/retour Paris- New York (car tous les scénarios attribuent d'office 1T d'émission de GES aux services publics). Comment se nourrir, se loger et se déplacer ?

- L'aéroport de Lille-Lesquin se trouve en bordure des champs captants et de la nappe phréatique de la craie. Il y a un risque évident de contamination de cette réserve en eau potable (40% des ressources en eau de la MEL)

- L'avion est un gros émetteur de particules fines, responsables de nombreuses maladie et qui participe à la pollution atmosphérique française. En France, on estime à minima 48 000 morts prématurées à cause de la pollution de l'air.

- Vivre à proximité d'un aéroport c'est vivre avec des nuisances sonores permanentes. N'ajoutons pas de nuisances supplémentaire aux riverains et riveraines de Lesquin.

Les solutions technologiques que prônent certains professionnels du secteur ne suffiront pas à répondre à l'urgence à laquelle nous faisons face.

Injuste :

Le projet de modernisation va dans le sens d'un aménagement du territoire qui va toujours de le sens de l'attractivité économique et la concurrence entre les métropoles européennes. Cette attractivité se fait au détriment des autres villes de la région (Douai, Valenciennes, Lens, Béthune)

Un développement économique qui ne servira au final qu'une partie de la population. D'ailleurs seule 4% de la population française prend régulièrement l'avion.

J'espère que les enquêteurs publics seront sensibles à ce que j'appelle un "ménagement" du territoire qui prend en compte les réels besoins de la population (Eau, Air, Espaces verts et Terres Agricoles) et les limites en ressources de chaque espace géographique.

Le secteur aérien jouit également de subvention publique via l'absence de taxation du kérosène.

A l'aéroport de Lille, les emplois promis sont ceux d'une aviation low-cost, promesse d'emplois précaires.

Je souhaite également souligner l'aspect démocratique, de nombreuses communes et collectivités se sont prononcées contre ce projet. La question de la légitimité d'un tel projet d'agrandissement se pose face une population qui ne le souhaite pas.

Non nécessaire :

- A Lille 2/3 des vols en partance de cet aéroport sont en concurrence avec le train. Il est donc ridicule de vouloir développer un secteur aérien polluant quand une alternative existe. D'ailleurs la Convention Citoyenne pour le Climat préconisait une interdiction des vols intérieurs quand une alternative en moins de 4h30 existe.

La pandémie a contraint notre société à modifier nos comportements et notre mobilité. Les trajets professionnels (majoritaires à Lille) seront moins fréquents dorénavant.

- Les aéroports de Bruxelles, Beauvais et Roissy sont à proximité de Lille, quel nécessité y-a-t-il a développer l'aéroport de Lille ?

Pour toutes ces raisons je souhaite apporter une contribution contre le projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1037 - STRUYVE Dominique

Date de dépôt : Le 21/02/2022 à 11:08:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Vols de nuit

Contribution :

Dimanche 20 février 2022, 0h58 , décollage d'un bi-moteur à hélices (!) de marque SAAB 340B (36 places) de Lesquin à destination de Nice !

Lundi 21 février 2022, 0h32 décollage de Lesquin d'un boeing 737 à destination de Dublin !

Lundi 21 février 2022, 0h42 décollage d'un boeing 737 à destination d'Edinbourg ! (au mépris des trajectoires)

Lundi 21 février 2022, 9h12 décollage d'un vol Lille-Bruxelles ! (20' de vol !)

Messieurs les commissaires-enquêteurs, où sont les engagements du président du SMALIM et d'Eiffage ? Ou se trouve la défense du droit à la santé des citoyens inscrit dans la Constitution française ? Le représentant de la DGAC va-t-il saisir l'ACNUSA pour obtenir des amendes dissuasives pour ces vols nocturnes qui plus est dans des conditions météorologiques très contestables ?

Il y a nécessité et urgence à ce qu'un couvre-feu de 23h00 à 6h00 (7h00 les week-end) fasse partie des réserves que vous serez peut-être amené à prendre, car la situation dérape dangereusement avant même les conclusions de l'enquête

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1038 - cheguillaume marion - Paris

Date de dépôt : Le 21/02/2022 à 11:51:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : enquête publique aéroport

Contribution :

il nous parait primordial que le projet de modernisation de l'aéroport et le développement des transports en commun qui en découle s'inscrivent dans la réflexion d'un réseau routier performant pour l'ensemble du territoire.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : réponse enquête publique aéroport.pdf, page 1 sur 1



Mairie de Lesquin
Monsieur Christian LEBON
39 rue Faidherbe
CS 20425
59814 Lesquin Cedex

Paris, le 21 février 2022

Objet : *projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin*

Monsieur le Président,

En notre qualité de propriétaire du Parc Commercial So Green, nous souhaitons participer à l'enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin et vous informons que nous sommes favorable à un tel projet aussi bien dans son volet mise aux normes que dans celui de sa modernisation.

Il nous paraît important pour l'accueil des passagers que l'aéroport puisse répondre aussi bien à la conformité liée aux évolutions réglementaires et à l'amélioration requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien qu'à la réhabilitation de l'aérogare existante.

En effet, l'étude prévoit que l'aérogare sera saturée en 2023/2027 avec 2.6 millions de passagers avec une prévision de trafic de 3,4 à 3,9 millions de passagers en 2039.

Selon l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique, le projet de modernisation de l'aéroport répond à une politique environnementale forte notamment en limitant les nuisances sonores, en suivant et en maîtrisant les émissions de pollution dans l'air et de gaz à effet de serre, en poursuivant la réduction des consommations d'énergie...

Dans le cadre de cette politique environnementale, nous avons bien noté que la desserte de l'aéroport sera renforcée par les transports en communs, les déplacements en transports en commun constituant un complément au projet, à moyen et long terme.

Sur ce point, nous souhaitons attirer votre attention sur le fait que le réseau routier de Lille Sud est congestionné. En tant que propriétaire de commerces du Parc commercial de Seclin, nous subissons des embouteillages très importants et très fréquents.

Il nous paraît primordial que le projet de modernisation de l'aéroport et le développement des transports en commun qui en découle s'inscrivent dans la réflexion d'un réseau routier performant pour l'ensemble du territoire.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Marion CHEGUILLAUME

IMOCOMPARK
Société de Placement à Prépondérance Immobilière à Capital Variable (SPPICAV)
agrée par l'Autorité des Marchés Financiers sous le numéro SPI20170015
36 Rue Tronchet - 75009 PARIS
RCS Paris 830 725 073

@1039 - Riquier Marie - Seclin

Date de dépôt : Le 21/02/2022 à 15:34:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis défavorable au projet d'agrandissement et de modernisation

Page 1484 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

En tant que citoyenne de la MEL, j'apporte un avis favorable au projet de mise aux normes mais défavorable au projet de modernisation et d'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin,

Et je demande l'instauration d'un couvre-feu de 23 heures à 7 heures, tel que recommandé par l'OMS.

L'urgence climatique est là, personne ne peut le nier, les actes des citoyens ne suffiront pas à réduire nos émissions carbone. C'est aussi l'affaire des entreprises et surtout des collectivités.

Comment peut-on espérer être en phase avec les différents accords pris au niveau de la MEL ou encore de l'Etat avec ce type de projet qui ne correspond pas à un besoin des particuliers? Nous avons facilement accès au TGV, au bilan carbone bien meilleur, qui couvre la majorité des destinations en France proposées par l'aéroport et nous sommes encerclés par d'autres aéroports d'envergure nationale / internationale.

En l'état actuel du réseau de transports en commun, une augmentation du trafic aérien viendrait ajouter des véhicules sur des autoroutes et routes déjà largement saturées.

Et puis quel est l'objectif de l'élargissement de la piste par accotements de pistes, qui ne correspond pas à la mise au norme? Permettre l'arrivée massive d'avions gros porteurs plus lourds et plus bruyants et le développement du fret? Donc mettre plus de camions sur la route?

La qualité de l'air dans la région est déjà mauvaise. Plus d'avions, plus de camions et de voitures sur les routes, c'est plus de pollution aux particules fines. Laissez-nous respirer!

Nous habitons à Seclin et certains avions passent si bas que les passagers arrivent à distinguer notre habitation (photo d'amis à l'appui!). Le bruit est difficilement supportable, de jour comme de nuit, pour les adultes comme pour les enfants.

Ce projet est d'un autre temps. La prise de conscience des enjeux climatiques est en marche, "la seule cadence raisonnable pour prendre l'avion, c'est 0 fois par an" selon Jean-Marc Jancovici. Pensons-y!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1040 - DELPHINE - Templemars

Date de dépôt : Le 21/02/2022 à 16:24:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : NON AU PROJET DE MODERNISATION ET D'AGRANDISSEMENT DE L'AEROPORT DE LESQUIN

Page 1485 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Je suis scandalisée par ce projet de modernisation et d'agrandissement de l'aéroport qui induira une augmentation du nombre de vols annuels et donc je vote contre ce projet. A l'heure où le secteur aérien représente déjà 7,3% de l'empreinte carbone nationale, et alors que la faisabilité d'avions électriques ou à hydrogène n'a pas été démontrée, il est urgent d'organiser la réduction du trafic aérien!

De plus, les lillois peuvent déjà bénéficier d'assez de possibilités de voyager par avion à partir de Lille, de Bruxelles, de Charleroi, Beauvais et de Paris.

Une extension de l'aéroport de Lesquin et une augmentation du nombre de vols à partir de celui-ci ne peut que contribuer à accélérer la pollution de notre atmosphère, à augmenter le trafic routier, à dégrader la santé de notre planète, de la végétation locale, de la faune locale, de nos ressources en eau et de la population locale. Ce projet contribue aussi à dévaloriser nos biens immobiliers!

Il me paraît plus qu'urgent d'exprimer publiquement mon opposition à ce grand projet inutile, anachronique et climaticide!

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1041 - VERONIQUE - Templemars

Date de dépôt : Le 21/02/2022 à 16:30:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : NON AU PROJET DE MODERNISATION ET D'AGRANDISSEMENT DE L'AEROPORT DE LESQUIN

Contribution :

Il me paraît plus qu'urgent d'exprimer publiquement mon opposition à ce grand projet inutile, anachronique et climaticide!

Je suis scandalisée par ce projet de modernisation et d'agrandissement de l'aéroport qui induira une augmentation du nombre de vols annuels et donc je vote contre ce projet. A l'heure où le secteur aérien représente déjà 7,3% de l'empreinte carbone nationale, et alors que la faisabilité d'avions électriques ou à hydrogène n'a pas été démontrée, il est urgent d'organiser la réduction du trafic aérien!

De plus, les lillois peuvent déjà bénéficier d'assez de possibilités de voyager par avion à partir de Lille, de Bruxelles, de Charleroi, Beauvais et de Paris.

Une extension de l'aéroport de Lesquin et une augmentation du nombre de vols à partir de celui-ci ne peut que contribuer à accélérer la pollution de notre atmosphère, à augmenter le trafic routier, à dégrader la santé de notre planète, de la végétation locale, de la faune locale, de nos ressources en eau et de la population locale. Ce projet contribuera aussi à dévaloriser mon bien immobilier basé à TEMPLEMARS !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1042 - QUIEF Véronique (Hellemmes) - Lille

Date de dépôt : Le 21/02/2022 à 16:38:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : CONTRE le projet de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Mesdames, Messieurs,

Ce projet d'agrandissement est une honte en ces temps de grande pollution atmosphérique et de réchauffement climatique !

Je rejoins les nombreuses contributions négatives à ce sujet, contradictoire à certaines recommandations qui nous sont préconisées :

- réduire notre vitesse de 20 km/h lors de pic de pollution,
- favoriser le covoiturage,
- prendre les transports en commun,
- favoriser les déplacements en vélo,
- ...

et j'approuve la contribution de Mme. Nadège DELERUE de Seclin – 08/02/22 pour ses raisons évoquées !

Nous en avons ASSEZ de toutes ces nuisances respiratoires et sonores que nous subissons, de ces émissions de CO2 et bien d'autres qui détruisent notre santé et notre bien-être (joint article Voix du

Nord du vendredi 04/02/22 – TEMPLEMARS – Mme. Dominique LAZARSKI – Présidente de l'Union Européenne contre les nuisances aériennes) !

Rappelons que le dérèglement climatique est en train de s'accélérer, nous pouvons le vérifier très souvent par diverses catastrophes naturelles et humanitaires.

On nous demande à notre niveau de lutter au quotidien contre ce réchauffement climatique mais que font ces gestionnaires ?

L'avenir de nos enfants et petits-enfants s'annonce désastreux si nous n'agissons pas vite !! Comment vont-ils survivre dans le futur ?

Je suis CONTRE le projet de modernisation et d'agrandissement de l'aéroport de Lesquin !

Pièce(s) jointe(s) :





@1043 - Patrick - Noyelles-lès-Seclin

Date de dépôt : Le 21/02/2022 à 19:34:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le projet

Contribution :

Contre ce projet - En rapport des problèmes environnementaux et le réchauffement climatique, le développement du transport aérien ne correspond plus à notre époque.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1044 - Michel

Date de dépôt : Le 21/02/2022 à 19:51:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'extension de l'aéroport de Lille

Contribution :

Une extension de l'aéroport de Lesquin vous êtes sérieux !!!!

Plus de 35000 personnes sont impactées par le bruit avec en plus des vols de nuits non autorisées;

Et l'on présente un projet d'extension...

C'est mépriser les habitants, l'écologie et le bon sens d'une manière générale.

Les avions en phase d'atterrissage frôles parfois tellement près le toit des maisons qu'avec en plus une augmentation de trafic une catastrophe finira par arriver.

L'implantation de cet aéroport correspondait au début de son exploitation à quelque vols par jour, et non pas vers une vision internationale.

Je sais que les intérêts financiers sont importants, mais combien faut il de personnes concernées pour réfléchir et rebâtir véritablement ce funeste projet.

Non à l'extension de l'aéroport de Lille et ses nuisances !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1045 - Philippe - Noyelles-lès-Seclin

Date de dépôt : Le 22/02/2022 à 08:59:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : non à l'augmentation du trafic aérien à Lille

Contribution :

Nous sommes déjà dérangés à l'heure actuelle par le bruit des avions. Certains sont même plus bruyants que d'autres. La nuit cela devient insupportable . Il n'est donc pas envisageable de subir plus de nuisances sonores dues aux avions ; De plus dans une période où l'on nous parle beaucoup de la protection de la planète, pourquoi vouloir développer ce trafic aérien et augmenter la pollution engendrée par les avions .

Je suis donc :

1°/ POUR l'aménagement de l'aéroport pour répondre aux nouvelles normes

2°/ CONTRE l'agrandissement de l'aéroport et l'augmentation du nombre des vols.

3°/ POUR l'interdiction des vols de nuit

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1046 - Frédéric - Cysoing

Date de dépôt : Le 22/02/2022 à 09:57:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre ce projet

Contribution :

Le projet va à contre-courant de la nécessaire sobriété dont nous devons faire preuve face aux enjeux de protection du vivant, et donc, de l'espèce humaine

La métropole lilloise est à 1h de 2 grands centres aéroportuaires : Paris et Bruxelles

Une grande partie des destinations de l'aéroport de Lille Lesquin sont en concurrence directe avec le TGV : il s'agit donc d'un doublon. Quitte à ce que la collectivité investisse pour améliorer les transports en commun, je préfère que ce soit dans le ferroviaire, et notamment, pour rétablir la qualité de service des TER

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1047 - Dominique - Noyelles-lès-Seclin

Date de dépôt : Le 22/02/2022 à 12:09:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Modernisation aéroport de Lille-.Lesquin

Contribution :

Je ne suis pas contre ce projet car je pense que la région doit évoluer à tous points de vue et que l'aéroport de Lesquin en est un atout majeur.

En tant que "riverain" de l'aéroport, les nuisances sonores sont et seront de plus en plus maîtrisées et les horaires de vols contrôlés.

En tant que passager potentiel, un meilleur service et de meilleurs infrastructures ne pourront qu'être positifs à mes yeux.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1048 - Bastien - Lille

Page 1491 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Date de dépôt : Le 22/02/2022 à 13:59:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet incompatible avec l'urgence climatique et les engagements locaux et nationaux

Contribution :

L'agrandissement de l'aéroport est contraire à l'intérêt général dans le contexte de l'urgence climatique et la nécessité des réductions des émissions des gaz à effet de serre (GES).

En effet le respect de l'Accord de Paris, permettant le maintien de conditions d'existences acceptables dans les décennies à venir, est conditionné à une baisse drastique des émissions de gaz à effet de serre (GES).

A l'échelle locale, la MEL via son Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) s'est également engagée à réduire ses émissions de GES de 45% d'ici à 2030 et de 89% d'ici à 2050. Il faut donc réduire dès maintenant ces émissions, et tous les secteurs sont concernés.

L'Étude d'impact sur les gaz à effet de serre (GES) considère une augmentation dans les prochaines années puis une baisse principalement liée à des ruptures technologiques (avion à hydrogène, biocarburants etc...).

Premièrement, notons qu'une augmentation des émissions de GES sur les prochaines années n'est pas acceptable étant donné l'urgence et nos engagements à moyen termes.

Ensuite, le secteur du transport aérien ne disposant pas de solutions technologiques prêtes à court et moyen termes (Air France annonce l'avion à hydrogène pour 2035 au plus tôt), on comprend bien que l'augmentation du trafic n'est pas compatible avec la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) et le PCAET de la MEL, à minima pour ce qui est des objectifs de 2035.

Notons également que 2/3 du trafic de l'aéroport de Lille-Lesquin est en concurrence avec le TGV. A trajet équivalent l'avion émet 40 à 80 fois plus de gaz à effet de serre pour un gain de temps parfois nul ou très limité (SCOT de la Métropole européenne de Lille). Dans le contexte d'urgence climatique actuel, cela remet en question l'utilité de cet agrandissement.

Contrairement à ce que dit l'ADL, l'aéroport ne sera pas saturé en 2023. Les nouvelles projections du trafic post-covid 19, montrent que la capacité maximale de 2,6 millions passagers maximum sera atteinte en 2027 seulement.

De plus, en retirant uniquement la ligne Lille-Lyon, on retire un tiers du trafic soit 700 000 passagers-ères par an ce qui permettra d'atteindre la saturation en 2039 sans l'agrandissement supplémentaire.

En conclusion,

ADL et le SMALIM ont choisi de financer la mise aux normes de l'aéroport par le biais d'une délégation de service publique. L'entreprise privée (dont le but est de faire du profit pas de la charité) désignée investi dans les travaux de mise aux normes, mais doit pour en tirer un bénéfice augmenter le nombre de passager annuel. Voilà la vraie raison de ce projet, alors que ces 3 acteurs tentent de justifier cet agrandissement par la saturation future de l'aérogare. On peut avoir le raisonnement inverse et dire que c'est l'agrandissement et l'augmentation de l'offre qui va entraîner une augmentation des passagers.

A propos de ces fameuses ruptures technologiques :

La production mondiale d'agrocarburants représente 0,004% de la consommation nécessaire de kérosène aujourd'hui (sans prise en compte de l'augmentation du trafic aérien). L'augmentation de la demande des agrocarburants pour l'automobile et le trafic aérien pose déjà de graves problèmes de déforestation et de ressources en terres agricoles disponibles dans un contexte de pression démographique continue. Une étude dénonce les projections de l'utilisation d'agrocarburants dans l'aviation: Canopee Association Aviation.

Selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la flotte mondiale est actuellement renouvelée en 25 ans. Il a été considéré dans l'étude environnementale un renouvellement de la flotte en 15 ans à partir de 2035 pour intégrer les appareils à hydrogène afin de justifier la baisse des émissions des gaz à effet de serre. Cette hypothèse est considérée comme très optimiste par le Shift project (source scénario «Maverick» du Shift Project) et irréaliste par l'Autorité environnementale (Avis de l'Autorité environnementale sur le projet Lille Lesquin).

Par rapport aux compensations carbone :

Les compensations via le fonds carbone mentionné par ADL n'est pas crédible vu les sommes en jeu: 2,55 millions d'euros jusqu'à 2039 ramenant un prix à la tonne très faible par rapport au prix du marché européen. Le mécanisme ne sera pas incitatif. De plus, ils ne couvrent pas l'activité aérienne de l'aéroport.

Les compensations carbone obligatoires des compagnies aériennes de la loi Climat imposées (94 kt eqCO₂) ne sont pas crédibles: les mécanismes financiers et techniques restent à l'initiative volontaire. Aucun mécanisme de contrôle et de pénalité financière n'est prévu à ce jour.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1049 - Beauvois François - Templemars

Date de dépôt : Le 22/02/2022 à 18:14:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Dépot Avis du groupe Réussir Templemars

Contribution :

Madame, Monsieur,

Page 1493 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Voilà plusieurs années que la modernisation de l'aéroport Lille Lesquin se dessine. Il s'agit d'un projet qui s'avère être très impactant pour le territoire et qui nécessiterait peut être dans ces conditions d'en revoir la procédure de délégation de service public afin de donner un signe fort de transparence, de confiance et de démocratie.

Après plusieurs réunions publiques , de débats avec les associations et les élus, le groupe d'opposition "Réussir Templemars" affiche sa position sur le projet par la lettre jointe à cette contribution. En espérant que notre position soit entendue, nous vous remercions par avance pour le temps passé à en prendre connaissance.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Avis aeroport.pdf, page 1 sur 2

Le groupe d'opposition « Réussir Templemars » s'oppose fermement à l'extension de l'aéroport Lille Lesquin et donc à l'augmentation de la capacité prévue pour la période 2020-2039 faisant suite à la délégation de service public par le SMALIM. Cependant, nous nous prononçons en faveur de la mise aux normes de sécurité. Un tel projet devrait être travaillé et concerté pour le bien commun en tant que service public. Notre avis est motivé par plusieurs facteurs.

Le premier est le facteur humain. Certainement le plus important. La modernisation de l'Aéroport a pour objectif de doubler le nombre de voyageurs ce qui augmente le trafic aérien en conséquence. ADL estime plus d'une trentaine de décollages par jour. Templemars comme d'autres communes observe déjà des avions aux trajectoires très proches survoler les terrains de sports, les écoles et les habitations. La répétition du bruit par une fréquence élevée devient vite insupportable. **Elle crée des disparités et des tensions sur le territoire.** Devoir élever la voix ou arrêter de parler à l'institutrice parce que des avions survolent l'école, c'est déjà le cas et c'est insupportable. On ne parle plus de moyenne de bruit par jour **on parle d'humanité.** La Métropole Lilloise est régulièrement sujette à un taux de particules fines et ultra fines au-delà des normes admises. **Ces particules sont particulièrement nocives pour les enfants et les personnes âgées.** Elles sont pour les plus fines inodores et invisibles. Les avions sont en partie de gros émetteurs de particules ultra fines. Imaginer que dans les 20 prochaines années les avions fonctionneront sans émission est un pari extrêmement ambitieux qui n'est aujourd'hui absolument pas d'actualité.

Le facteur environnemental rejoint en partie celui de l'humain. Le projet présenté ne propose aucune garantie en matière de **préservation des champs captants**, source d'eau potable la plus importante de la Métropole. L'utilisation intensive de sols artificiels (parkings, routes, pistes) générée par la modernisation de l'aéroport augmente **le risque de pollution des eaux et des terres agricoles** alentours. Le trafic routier doit selon les estimations (basses) augmenter de 30% passant de 6700 à 8600 véhicules par jour selon ADL. Le risque de congestion de la circulation (déjà présent) est très élevé si des mesures d'aménagements de voiries, de nouvelles propositions de transports en commun ne sont pas proposées. **Nous sommes dans l'accumulation des effets et des sources de pollutions et de nuisances sonores.** C'est une politique qui va totalement à contre-sens des efforts déployés depuis des années sur la Métropole pour une diminution du trafic au profit du cyclable notamment. Aujourd'hui **l'Autorité Environnementale a émis un avis défavorable** au projet, l'accepter en l'état c'est nier une politique de territoire vers un futur plus apaisé et renouer avec les excès du profit à tout prix.

Le facteur économique. Aujourd'hui rien ne justifie une telle augmentation du trafic aérien à Lille - Lesquin. **La demande des Métropolitains que l'offre de l'aéroport doit permettre de satisfaire ne repose sur aucune réalité.** On ne crée une demande que si l'on propose de nouvelles lignes, ce que le projet compte en effet réaliser. Elles concernent pour l'essentiel des vols intérieurs courts, aux tarifs agressifs. Les avions sont souvent vétustes et très polluants. La grande majorité des collectivités impactées sont favorables aux mises aux normes de l'aéroport. C'est une partie du projet qui est chiffrée à 13 millions d'euros contre 87 millions d'euros concernant la modernisation. L'enjeu est transparent et un tel investissement pour l'extension nécessite un retour d'argent conséquent. La MEL investit, dès 2022, 13 millions d'euros par an sur 4 ans pour le développement du vélo. Aujourd'hui il est **difficilement compréhensible que le SMALIM** qui regroupe la Région Haut de France, la MEL et la communauté de communes Flandres Lys **soit incapable d'obtenir les fonds nécessaires à la sécurisation de l'aéroport**, ce qui représente l'essentiel de la demande des

collectivités. Le modèle économique repose sur deux axes : les voyageurs et le Fret. Le Fret pose problème principalement sur la question des vols de nuit. L'estimation (basse) d'ADL prévoit une augmentation de 7% soit 2 à 3 vols supplémentaires entre 22h et 6 h du matin. **La demande des collectivités est d'instaurer un couvre-feu pour cette tranche horaire**, ce qui n'est pas à l'ordre du jour. Rien n'est acté. Et pour cause, le Fret est un secteur économique très lucratif qui s'est fortement développé lors de la pandémie récente. Il est fort à parier que les vols de nuit seront en augmentation. Rien n'est garanti. Rien n'est acté.

L'implication des différents acteurs dans le projet de Modernisation pose certaines interrogations. En premier **la MEL** (partie intégrante du SMALIM) a récemment mis en place **la charte Politique Climat Air Energie Territoriale**, elle est garante de **la gestion de la qualité de l'air de la Métropole**, elle est compétente dans **la prévention du bruit et des nuisances sonores**. La MEL s'est très peu impliquée dans la concertation. Et pourtant la fluidification du trafic repose essentiellement sur la part modale des transports en commun. Les solutions n'existent pas. La Région (partie intégrante du SMALIM) se pose également comme un acteur décisionnel sur le réchauffement climatique. Mr Coulomb président du SMALIM et vice-président de la Région Haut de France acte par la signature de la délégation de service public avec Eiffage une tout autre vision de ce que la Région souhaite offrir. Argumenter la préférence d'un positionnement prestigieux d'un aéroport à l'international en proposant une offre diversifiée de vols commerciaux au détriment de la lutte contre le changement climatique est un non-sens et brise les efforts menés à grand coup d'argent public depuis plusieurs années. Imaginer des avions technologiquement moins polluants et moins bruyants semble aujourd'hui de la science-fiction. L'énergie sera toujours nécessaire et sera toujours impactante sur l'environnement. Le message va l'encontre des politiques sur les économies d'énergies voire à la sobriété énergétique.

Le groupe « Réussir Templemars » demande :

L'abandon du projet de modernisation de l'Aéroport. L'existence de celui-ci ne doit pas être remise en cause. La mise aux normes réglementaires est nécessaire pour assurer sa sécurité et sa sûreté.

La garantie d'un couvre-feu de 22h à 6h du matin pour assurer la tranquillité du sommeil pour les populations.

L'engagement de l'Etat sur un plafonnement administratif de la capacité permettant d'assurer à la population des différentes communes impactées la garantie que l'aéroport ne sera jamais une source de nuisances incontrôlables.

On ne peut pas dans notre Métropole investir autant d'argent public au nom de la lutte contre la pollution et le réchauffement climatique, dans les transports en commun, les pistes cyclables, la rénovation énergétique, le déploiement de source d'énergie renouvelable ou encore la gestion d'espaces naturels et en même temps demander au secteur privé de briser ces efforts en gérant un aéroport commercial dont l'ambition est de doubler la capacité.

Enfin, aujourd'hui il y a un **rejet massif du projet de modernisation** par la population concernée. Il serait judicieux d'en tenir compte.

@1050 - delebarre brigitte - Lille

Date de dépôt : Le 22/02/2022 à 19:51:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : opposition au projet de modernisation de l'aéroport lille lesquin

Page 1496 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

En ce qui me concerne, il me suffit de regarder le ciel le matin, balaféré par les traces d'avions, pour me convaincre que plus d'avions serait trop !

Les arguments suivants militent pour ce point de vue :

Impact / climat :

Le Transport aérien responsable de 7,3% des émissions de gaz à effet de serre en France (source B&L Evolution)

2/3 du trafic de l'aéroport de Lille-Lesquin est en concurrence avec le TGV. A trajet équivalent l'avion émettra 40 à 80 fois plus de gaz à effet de serre pour un gain de temps parfois nul ou très limité (SCOT de la Métropole européenne de Lille)

Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la Métropole européenne de Lille prévoit -45% d'émissions de gaz à effet à serre en 2030 et -89% en 2050 par rapport à 1990 et -16% de consommation d'énergie entre 2016 et 2030 (PCAET Métropole Européenne de Lille).

l'activité aérienne (cycle décollage-atterrissage", ½ croisière, moteurs auxiliaires au sol, traînées atmosphériques) de 2019 à 2039: 342 kt eqCO2 représente 83,1% des émissions totales (411kt eqCO2: activité aériennes + trafic routier + activités de la plateforme).

Dès lors l'agrandissement de l'aéroport est contraire à l'intérêt général dans le contexte de l'urgence climatique et la nécessité des réductions des émissions des gaz à effet de serre.

Impact / l'eau :

L'aéroport de Lille-Lesquin se situe au-dessus de la nappe de la Craie (qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL) laquelle est très vulnérable aux pollutions

La surface imperméabilisée par l'aéroport sera accrue de 10 ha . Il y a donc un fort risque de rejets de substances polluantes (hydrocarbures, produits de dégivrage) vers les captages du Sud de Lille.

Augmentation du trafic va mener à une augmentation des risques de pollutions aux métaux lourds, résidus d'hydrocarbures.

Dans le passé, il y a eu des fuites d'hydrocarbures (ancien dépôt TOTAL). Un prélèvement, fait en décembre 2019, dépasse la norme des eaux brutes relative à l'indice Hydrocarbures. D'autres

analyses révèlent un relargage lent des hydrocarbures piégés dans les fissures de la Craie (ancien dépôt TOTAL).

Impact / l'air :

La pollution de l'air aux particules fines est responsable de 14% des décès dans la métropole lilloise. Le projet d'agrandissement prévoit une augmentation du nombre de vols et de voyageurs, qui aura mécaniquement un impact sur la qualité de l'air (augmentation d'émissions de ces polluants - NO2, PM10, PM2,5 - et concentrations dans l'air ambiant)

Aujourd'hui (selon une étude ATMO) : les taux de polluants atmosphériques dépassent régulièrement les seuils définis par l'OMS sur notre territoire.

Les particules ultrafines (de l'ordre du nanomètres) : fortes émissions par les moteurs d'avions ne sont pas mesurées et donc non prises en compte.. Les particules ultrafines sont émises principalement par les moteurs d'avions. Plus les particules sont fines, plus elles sont dangereuses.

Selon l'étude d'impact environnemental, la hausse de l'activité générée par la réalisation du projet d'extension aura un impact sur les émissions de SO2, qui connaîtront une augmentation jusqu'à +36% sur la zone à l'horizon 2050.

Hausse de +27% pour les NOx (Oxydes d'azote) selon l'étude d'impact environnemental.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1051 - Dassonville Anne

Date de dépôt : Le 22/02/2022 à 20:19:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON à l'augmentation du trafic aérien, oui à la rénovation du terminal

Contribution :

L'agrandissement de l'aéroport est contraire à l'intérêt général dans le contexte de l'urgence climatique et la nécessité des réductions des émissions des gaz à effet de serre.

Il va à l'encontre de toute les préconisations étatiques ou territoriales pour lutter contre le réchauffement climatique d'ici 2050, date fatidique où nous perdrons le contrôle du climat si nous n'agissons pas maintenant.

Il vient en complète opposition à l'actuel Plan Climat de la MEL (PCAET : plan climat-air-énergie territorial) qui va être déployé pour répondre à l'impératif de sobriété de 2050 !

Il serait parfaitement incohérent d'étendre la surface bétonnée de l'aéroport au détriment de terres agricoles et d'augmenter le trafic aérien source de pollutions atmosphériques importantes.

De plus, les pollutions générées par un agrandissement de l'aéroport seraient sans conteste néfastes et dangereuses pour les champs captants proches, dont la nappe de la Craie qui nous alimente en eau potable pour 40% de nos besoins.

La région des HdF est la dernière sur l'Envirocore (<https://www.envirocore.fr/regions/hauts-de-france#sante-environnementale-region>) en matière de pollution atmosphérique et de pics de pollution qui se multiplient.

Les épisodes de pollution de l'air ont à peine baissé, passant de 70 à 67 journées annuelles en moyenne. Les Hauts-de-France restent avec le triste record du nombre d'épisodes de pollution à l'année. Nous sommes encore bien loin d'atteindre le « zéro dépassement de seuil ». Alors agrandir l'aéroport quand on sait que le trafic aérien généré encore plus de particules fines ou ultrafines que le trafic au sol serait inepte.

Il vaudrait mieux travailler à développer le rail via le SDIT, notamment la ligne de tramway pour desservir le terminal de Lesquin.

Rénover le terminal d'accueil de Lesquin est une bonne idée : il est mal configuré, peu accueillant, froid et très mal isolé.

Mais agrandir pour augmenter le trafic aérien NON.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1052 - Arnaud Prével - Seclin

Date de dépôt : Le 23/02/2022 à 09:28:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Fausses déclarations sur le taux d'occupation des avions

Contribution :

L'aéroport ne va peut pas envisager une augmentation des passagers de l'ordre de 50% avec 25% de vols en plus. Cette révolution de passer des Embraer à des A320 pour les Low Cost a déjà eu lieu. Les gains futurs vont être beaucoup plus marginaux.

Les compagnies privilégient de moins en moins des avions plus grands type A333 ou A350.

Les données de l'aéroport de Lille veulent juste rassurer ; une fois le projet lancé, plus rien ne les obligera.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1053 - Arnaud - Seclin

Date de dépôt : Le 23/02/2022 à 09:35:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :600 emplois créés pour des dizaines de milliers de riverains pollués

Contribution :

Le projet de doubler la capacité de l'aéroport au milieu d'une métropole est complètement incohérent. Même le facteur économique est insignifiant au regard des pertes économiques générées par les nuisances alentours.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E1054 - ***@*****.fr**

Date de dépôt : Le 23/02/2022 à 10:25:18

Lieu de dépôt : Par email

Objet :ENQUETE PUBLIQUE AEROPORT LESQUIN.

Contribution :

Bonjour, J'habite Noyelles-lès-Seclin, étant situé juste en dessous des vecteurs de décollage des avions, je m'oppose catégoriquement à cette extension POURQUOI: - pollution localisée par les gaz de propulsion des réacteurs. - pollution de l'atmosphère général, par l'augmentation du trafic aérien. - nuisances acoustiques de jour comme de nuit. ARRETONS DE DETRUIRE NOTRE BELLE PLANETE, PENSONS A NOS ENFANTS. VAUTHIER Jean Claude 24, rue d'Ancoisne 59139 Noyelles-lès-Seclin

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1055 - philippe - Villeneuve-d'Ascq

Date de dépôt : Le 23/02/2022 à 11:30:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :projet d'extension de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Je suis très inquiet quant aux projets dits de modernisation de l'aéroport de Lesquin, en particulier concernant la venue à toute heure de la journée ou de la nuit de gros porteurs. Cette extension défie le bon sens à l'heure où la lutte contre la crise climatique devrait être la priorité absolue de chacun, qu'il soit simple citoyen, élu, responsable. Quel monde fabriquerons-nous que nous laisserons, de manière totalement irresponsable, à nos descendants ? Quand les décisions seront-elles enfin prises avant tout en prenant en considération leur durabilité, leur impact sur notre planète, sur nos conditions de vie et celles des générations futures ?

Quel est la rationalité à ce projet qui permettra l'atterrissage et le décollage d'avions gros porteurs à Lesquin ? Les trains existent et sont sous-employés. Roissy est à moins d'une heure de vol. Quel impact sur notre environnement, la pollution chimique que la combustion de kérosène entraîne sur l'environnement autour de l'aéroport, les cultures qui y sont pratiquées et que nous consommons ? sur les champs captants et la nappe phréatique ? le bruit ?

Ne pourrions-nous pas faire preuve d'audace pour une fois, rompre avec la logique économique et agir pour l'environnement, conformément à tous les discours des politiques depuis plus de 20 ans : « la maison brûle et nous regardons ailleurs » disait un ancien président de la république française en 2002 ; rien n'a changé.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1056 - FALLO Armel - Seclin

Date de dépôt : Le 23/02/2022 à 13:16:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Un projet en inadéquation avec les enjeux environnementaux et sanitaires actuels

Contribution :

Je suis opposé au projet de modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin comme décrite dans le résumé non technique. Cet avis se fonde sur plusieurs raisons.

Tout d'abord l'aéroport de Lille se situe dans une zone de forte urbanisation. Les nuisances de l'activité liées à l'outil aéroportuaire touchent de nombreuses communes dont celle où je réside, Seclin. Ainsi nous sommes soumis (comme dans d'autres villes) au bruit des avions lorsque ceux-ci sont en phase d'atterrissage. Une fluidification et une intensification des rotations des avions par le biais de la création d'un taxiway augmenteraient la fréquence des impacts des nuisances sonores dans une zone à forte densité de population. Cette situation pourrait entraîner des troubles du sommeil, et déranger davantage la quiétude des habitants en journée. De plus un tel trafic occasionne des troubles cardio-vasculaires.

Ensuite, à une heure où est soulignée l'importance pour la sauvegarde de la planète par le biais d'une diminution des gaz à effet de serres, une intensification du trafic aérien augmenterait la part des dits gaz. Il y a un risque de pollution de l'air et de l'eau dans une zone où se situe des champs captants, importants en terme d'alimentation en eau potable de la métropole. D'ailleurs ce projet comporte dans la dite zone concernée par les champs captants, un espace important soumis à une artificialisation des sols.

Dans le projet présenté, est annoncé un élargissement de la piste principale de 15m (7,5m de chaque côté). Cette augmentation permet d'accueillir une nouvelle génération de gros porteurs comme les boeing 777 et les airbus 777. En gros tous types de gros porteurs pourraient être accueillis. D'où la crainte de voir arriver en même temps que l'accroissement de l'e-commerce, des gros cargo et une explosion du fret.

Dans la réponse à la question 120 dans le cadre des échanges avec les riverains concernant le projet de modernisation de l'aéroport, il est annoncé que le fret est une partie infime de l'activité actuelle de l'aéroport. Mais il est aussi dit qu'à l'avenir, l'aéroport de Lille ne serait pas fermé à une augmentation conséquente de la part du fret (https://modernisons-aeroportdelille.fr/dt_testimonials/120-fret-et-vols-nocturnes/).

Certaines destinations couvertes par le trafic aérien sont également couvertes par la proposition ferroviaire. Cette dernière, de par son alimentation en énergie électrique non polluante, est plus avantageuse pour la planète. La convention citoyenne traitant des questions écologiques, dont les recommandations devraient être suivies, demandent que les trajets couverts par un moyen de transports différents de l'avion d'une durée de 4h30 maximum, ne doit pas concerner les vols aériens. Or, des lignes nationales comme Lille-Nantes, Lille-Strasbourg, Lille-Lyon, sont concernés par cette possibilité d'alternatives ferroviaires. La métropole lilloise devrait être un exemple en ce qui concerne les propositions de déplacement multimodal.

Plus haut, j'évoquais la possibilité d'accroissement de la part du fret dans le chiffre d'affaire de l'exploitation de l'aéroport de Lille. Actuellement, nous observons une baisse du nombre de passagers due à la fois à la crise sanitaire actuelle et à la prise de conscience des enjeux actuels liés à la crise écologique actuelle. Ceci peut faire penser que l'augmentation du chiffre d'affaire de l'aéroport de Lille passera par une intensification de l'exploitation du fret aérien. Les projets de mise en place de plateformes logistiques font jour dans la métropole à l'instar de celle prévu dans la zone industrielle de Seclin renforçant ainsi ce sentiment (https://actu.fr/hauts-de-france/seclin_59560/un-immense-batiment-de-23-000-m-dedie-a-la-logistique-va-etre-construit-a-seclin_45552084.html). Or le trafic routier et autoroutier fortement engorgé de la métropole Lilloise est problématique. La mise en place de ce projet de modernisation pourrait accentuer cette tendance, avec des effets néfastes pour les riverains, la faune et la flore.

Une intensification du trafic aérien et routier provoquerait une augmentation des particules fines avec des conséquences sanitaires négatives que nous ne pouvons ignorer (maladies respiratoires entre autre). Ces conséquences sanitaires concerneront des personnes se situant en dehors de la zone de survol, les particules fines étant volatiles.

Concernant une autre partie du projet, pour une question de cohérence, je suis opposé à un agrandissement de l'aérogare de l'aéroport. Une reconfiguration de l'aérogare, couplée à la mise en place de taxiway qui permet une fluidification du trafic, valide de facto le projet initial présenté par l'entreprise EIFFAGE et son associé aéroport de Marseille Marignane. Si ces deux modifications sont réalisées, elles constitueraient la base de tous les désagréments susmentionnés en matière sanitaire et environnementale.

En conclusion, je considère que ce projet ambitieux est anachronique au vue des enjeux actuels et futurs concernant la sauvegarde de notre planète. J'ai bien entendu et compris le point de vue des représentants du MEDEF Lill-Métropole favorables au projet. Mais j'ai aussi entendu la position de

Geoffroy de Roux de Bezieux, président de cette organisation au niveau national lors de son débat sur France 2 avec Jean Luc Mélenchon le 10 février 2022, qui reconnaît que la sauvegarde de l'environnement est le défi de l'avenir avec comme objectif la neutralité carbone en 2050 et une baisse de 55 % en 2030. Comment réaliser un tel défi avec un projet de ce type qui ne s'arrête pas seulement à la question des constructions à réaliser ?

Sur un espace étendu sur 320 km, nous avons 7 aéroports (Bruxelles Zaventem, Charleroi, Liège, Lille, Beauvais, Charles de Gaulle, Orly). Un projet de transformation de l'aérodrome d'Albert dans le département de la Somme en aéroport est en projet. Il y a suffisamment de propositions à une heure maximum de Lille pour éviter le développement néfaste d'un tel projet en zone fortement urbanisée.

En tant qu'habitant de la métropole Lille Europe et plus particulièrement de la ville de Seclin, je demande à ce que soit réétudié le projet d'exploitation de l'aéroport de Lille.

Intervention de Geoffroy de Roux de Bézieux, président du MEDEF entre 12mn10s et 13mn50s

<https://youtu.be/12tBuZap87g>

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1057 - Benoit - Sainghin-en-Mélantois

Date de dépôt : Le 23/02/2022 à 13:55:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : CONTRE le Projet de modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Je suis contre le projet de modernisation de l'aéroport car pour moi cela n'a pas de sens.

Habitant à Sainghin en mélantois les avions passent au dessus de notre jardin,

- je ne veux pas plus de trafic d'avion

- je ne veux pas plus de pollution dans l'air et dans les eaux

- je ne veux pas plus de nuisances sonores

Nous sommes une métropole à 1h en tgv de grands aéroports internationaux, il est facile pour nous de voyager en dehors de France, à l'heure où nous luttons contre le réchauffement climatique je trouve inutile d'avoir un tel projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1058 - Talleu Violaine - Lille

Date de dépôt : Le 23/02/2022 à 16:05:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Je suis contre le projet d'agrandissement de l'aéroport de Lesquin. A l'heure où les enjeux climatiques sont à leurs maximum ; où la réduction des émissions des gaz à effet de serre est plus que nécessaire pour continuer à vivre dans un environnement le moins pollué possible pour nous mais aussi pour les espèces animales et végétales qui nous entourent, l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin est un non-sens absolu! Comment pensez-vous que nous puissiez répondre aux objectifs de réduction des gaz à effet de serre avec un tel projet! L'aéroport de Paris Charles de Gaulle se situe à 50 minutes en train de Lille ; celui de Bruxelles à 1h30 en bus de même que celui de Charleroi. L'agrandissement de celui de Lesquin n'a pas lieu d'être.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1059 - Nadine - Camphin-en-Carembault

Date de dépôt : Le 23/02/2022 à 17:38:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport de lesquin

Contribution :

Je suis contre l'agrandissement de l'aéroport de lesquin

- si les trajectoires continuent de ne pas être respectées

- si il n'est pas mis en place un couvre feu la nuit afin de respecter le sommeil des riverains

- si des gros porteurs de fret doivent arriver par lesquin et engendrer un surcroît de circulation de camions dans un secteur déjà sur-encombré

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1060 - Treels Sylvie - Templemars

Page 1504 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Date de dépôt : Le 23/02/2022 à 18:53:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Je dis NON au projet d'agrandissement de l'aéroport Lille-Lesquin qui entraînera une forte augmentation du trafic aérien au dessus de Templemars et des villes avoisinantes et encore plus de pollution et de nuisances sonores.

Les avions survolent nos habitations, nos jardins, notre école et nos terrains de sport. Ils décollent et atterrissent au ras de nos habitations. Cette pollution a des conséquences sur notre santé et la santé de nos enfants et ne fera qu'accentuer les problèmes climatiques. De plus, nous sommes sur les champs captants et particulièrement attentifs à la préservation de l'eau.

Je suis d'accord pour une mise aux normes réglementaires pour assurer la sécurité et la sûreté de l'aéroport et pour l'instauration d'un couvre-feu entre 22h et 6h du matin.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1061 - Chenevoy Audrey - Anstaing

Date de dépôt : Le 23/02/2022 à 22:50:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis négatif sur le projet de modernisation de l'aéroport

Contribution :

Pour ces divers raisons je suis contre la modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin:

- pollution visuelle : je vois les avions atterrir depuis mon salon

- climat : enjeu planétaire d'importance capitale, ce projet qui augmentera les émissions de gaz à effet de serre n'est pas du tout aligné avec la position de la France en matière de transition écologique, la neutralité carbone et avec l'accord de Paris

- si besoin de plus de lignes aériennes, l'aéroport de CDG est très bien desservi par les trains et bus depuis Lille

- aggravation des contraintes supplémentaires vis à vis des projets de transport en commun le long de l'autoroute A1

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1062 - Dominique - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 24/02/2022 à 10:56:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis des collectivités

Contribution :

On apprend que le président de la MEL a choisi très démocratiquement de donner l'avis de la MEL par la voix du "bureau" à huis clos dont beaucoup de membres sont peu impactés par les nuisances de l'aéroport, plutôt que de faire s'exprimer le "conseil métropolitain" seule assemblée officielle délibérante de la MEL dont les réunions sont publiques. Bel exemple de démocratie ! Que se cache-t-il encore dans ce dossier de modernisation ? Combien de communes ces dernières semaines ont été l'objet de la visite de M. le Président qui semble habitué à ce genre d'exercice ?

Voilà encore un élément substantiel supplémentaire dont la commission d'enquête publique devra tenir compte lors de la rédaction de son rapport dans sa rubrique "ambiance autour de l'enquête" !

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1063 - ADNA2L ADNA2L - Fretin

Date de dépôt : Le 24/02/2022 à 12:51:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au projet de modernisation

Contribution :

Les représentants d'ADNA2L (*****@outlook.fr) Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes disent NON aux nuisances aériennes supplémentaires, sonores, pollution de l'air et de l'eau et OUI aux restrictions d'exploitation par arrêté ministériel : COUVRE-FEU de 8h, pas de vols supplémentaires en réorganisant les destinations. Certains vols intérieurs font double emploi avec le TGV.

L'intérêt général est de protéger la SANTÉ des populations avant tout intérêt économique et touristique ; 1700 DÉCÈS liés à la POLLUTION dans la Métropole lilloise en 2018, chiffre de Santé Publique, une hécatombe sanitaire.

Un article de la Voix du Nord du 14/01/2019 met l'accent sur le scandale sanitaire dans les Hauts-de-France : La métropole lilloise a l'atmosphère la plus empoisonnée de France derrière Marseille et devant la région parisienne.

Dans les Hauts-de-France, chaque année c'est 6500 morts prématurés soit 18 décès par jour.

Il ne faut jamais croire aux belles paroles, mieux vaut croire les preuves. La confiance se gagne lorsque les promesses se tiennent !

Voici deux extraits du Compte-rendu de la réunion du Sivom de Septembre 2018 extrêmement intéressants :

1) Le Président du Smalim, porteur du Projet de Modernisation est venu annoncer aux Élus du Sivom : " que 100 millions d'investissements devront être réalisés à l'aéroport dans les prochaines années par le prochain concessionnaire, y compris le TAXIWAYS pour prolonger la piste 08 des décollages par vents d'Est.

Il annonce que La Région et la MEL, qui sont les seuls donneurs d'ordre, puisque principaux propriétaires de l'aéroport souhaitent un développement mesuré".

"L'avenir n'est pas à 4 millions de passagers à Lesquin" dit-il et ajoute "Lesquin ne doit pas être un Beauvais bis avec ses 3,5 millions de passagers et de grandes nuisances pour les riverains " page 6

Le Président du Smalim insiste également sur le fait qu'il sera "intraitable sur les vols de nuit ! D'autant que les créneaux de jour ne sont pas saturés"

Que s'est-il passé depuis ses belles promesses ?

=> Un projet de 4 millions de passagers avec Eiffage (5 millions à l'horizon 2050, source: rapport d'enquête publique)

2) Le chef du SNA, Service de Navigation Aérienne, ajoute qu'il est "prêt à étudier toute proposition alternative qui permette d'assurer la sécurité et le moindre impact environnemental"

il ajoute : " La solution serait de compléter le Taxiways, un investissement important, mais prévu dans un avenir proche, dans le cadre de la nouvelle Concession de Service Public en cours de préparation «

CONSTAT : aucun travaux de réparation du taxiway pour la piste principale 08, permettant de faire décoller les avions en bout de piste pour gagner de l'altitude au décollage, ne figure dans le projet d'Eiffage : Trop cher ! malgré un investissement de 170 millions d'euros d'investissement dont 100 millions d'ici 2023. (Déclaration d'Eiffage Concessions , journal Les Échos le 29 janvier 2020

Seul l'ajout d'un taxiway pour la piste secondaire (01/19) sera créée.

Pourquoi, quelle utilité, dans quel but ?

Volotea vient d'annoncer la création d'une base à Lille-Lesquin ce qui signifie une rotation accrue des vols, un "Beauvais bis" en contradiction totale avec les promesses du Président du Smalim lors de la réunion du Sivom en septembre 2018 ! Cette déclaration, avant la fin de l'enquête, s'accompagne de la création de 30 emplois (sous quel statut ?) soit 20 de moins que les emplois de la filiale d'Air France (HOP) qui quitte Lesquin !

Où sont les emplois annoncés ?

Côté piste, les travaux de mise aux normes, notamment la création d'accotements pour la piste principale est tout simplement une ruse pour faire poser et décoller des gros porteurs de Code D et E, type A350 et B777, avions plus lourds, encore plus bas et plus BRUYANTS (90 dB(A) selon une étude faite à Orly).

Dans son rapport sur la gestion de l'aéroport Sogarel Smalim du 27 mai 2016, la Chambre Régionale des Comptes du Nord-Pas-de Calais estimait les mises aux normes européennes des pistes à 1,3 M€, très loin des 13 M€ annoncés aujourd'hui.

Pourrait on être éclairé sur ce delta ?

La communication du document de la dérogation de 2017 par la DGAC pour comprendre cet élargissement, semble laborieuse !

3) On apprend que la MEL va se réunir en bureau à huit clos le vendredi 25 février en lieu et place du conseil métropolitain, seul organe délibérant, pour rendre un avis sur la modernisation de l'aéroport. Pourquoi cette confiscation de la démocratie, le Président de la M.E.L veut-il un passage en force ? Veut-on bâillonner toute contestation ?

Ce huit clos porte t'il atteinte à la démocratie ?

Dans le Rapport de la Chambre Régionale des Comptes du Nord-pas-de-Calais, on apprend à la Page 3/18 que " La politique pratiquée à l'égard des compagnies aériennes prévoit des soutiens Marketing visant à favoriser l'ouverture de nouvelles dessertes ou à renforcer le trafic de liaisons existantes. Les données transmises par la Sogarel ne permettent pas de dresser un bilan par ligne et par compagnies, des aides accordées ".

" Les conventions de prestations publicitaires ou de marketing passées avec certaines compagnies ou leurs filiales n'ont pas fait l'objet d'une mise en concurrence préalable ; le coût des aides versées paraît élevé en regard des résultats attendus, dont une partie n'a pu être mesurée par la Sogarel " gestionnaire de l'aéroport avant Eiffage.

Qui paie le marketing des compagnies Low Cost ? Le contribuable ?

Que dire du Projet de " liaison SuprAéroLille au coeur des flux logistiques du territoire"

" Le potentiel de plusieurs milliers de tonnes de marchandises transportées à proximité laisse présager l'utilité d'une telle liaison pour l'acheminement rapide de colis et marchandises depuis et vers l'aéroport" page 33 Etude Smalim/ Supraways SuprAéro). Cette déclaration est un aveu d'augmentation des transports routiers et aériens et de son cortège de pollutions.

L'ensemble des Trajectoires Est et Ouest doivent être revues dans l'intérêt général.

Comment a-t-il été possible de modifier une trajectoire des Départs Est sur une zone plus urbanisée, en septembre 2016, sans avis préalable de la CCE, pourtant obligatoire, alors qu'une étude d'impact des populations avait été

faite ?

Cordialement

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1064 - CAILLETEAU Elisabeth

Date de dépôt : Le 24/02/2022 à 15:58:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : projet de modernisation de l'aéroport LILLE LESQUIN : AVIS NEGATIF

Contribution :

La mise aux normes est compréhensible et acceptable si elle se limite à la sécurité et aux obligations réglementaires concernant notamment les Établissements recevant du public, pour améliorer l'accueil des personnes en situation de handicap et aménager la desserte en proposant des alternatives à la voiture individuelle.

A l'inverse, l'agrandissement de la piste principale et l'extension de l'aire aéroportuaire, ne répondent pas à une mise aux normes de sécurité, mais clairement à un choix commercial qui favoriserait l'accès aux avions gros porteurs.

Ainsi, je ne peux que m'opposer au projet d'extension et de toute infrastructure permettant d'accroître le trafic fret ou passager

aux motifs suivants :

- L'urgence climatique, écologique et sanitaire et les enjeux de mobilité imposent une réduction drastique du trafic aérien et routier (entre autres).

Or, en élargissant les capacités d'accueil et le nombre de passagers, ce projet aura une incidence directe sur l'augmentation du trafic aérien générant une hausse des émissions de gaz à effet de serre, doublée d'une hausse des émissions de particules fines, déjà responsables d'une pollution de l'air récurrente en métropole lilloise liée aussi, au trafic routier (qui sera aggravée car la desserte de l'aéroport privilégie la voiture individuelle...); sans négliger les particules fines liées aux frottements mécaniques des freins et des pneus dont la masse devrait augmenter de 53% d'ici 2030 (rapport OCDE 07.12.2020) en ce compris les véhicules électriques.

- Cette extension provoquerait aussi une aggravation du bruit alors même que le seuil d'acceptabilité sociale est manifestement atteint et que les effets des nuisances sonores aériennes sur la durée de vie en bonne santé ont été démontrées.

- enfin et pour en terminer, j'attire l'attention sur une problématique rarement soulevée : « les dangers encourus par les habitants des communes riveraines d'un aéroport »

Le risque zéro n'existe pas et il est légitime de s'interroger sur les risques d'accidents aériens sur les zones habitées. Depuis l'inauguration de l'aérogare en 1963, le trafic annuel de passagers est passé de 0.2 M à 2.2 M en 2019. Or, au fil du temps, l'aéroport se trouve aujourd'hui au cœur d'un réseau autoroutier devenu très dense et d'une zone qui s'est largement urbanisée et où la population s'est fortement densifiée, dans ces conditions, l'accroissement du trafic est devenu proportionnellement attentatoire à la sécurité des personnes.

Ainsi l'extension de l'aire aéroportuaire va à l'exact opposé des mesures nécessaires de diminution du trafic, afin de réduire les risques d'accidents aériens au-dessus des zones habitées !

Ce projet d'extension est donc en totale contradiction avec la politique environnementale et les engagements des pouvoirs publics à l'échelle européenne, nationale et métropolitaine,

Il est incompatible avec les orientations proposées par la municipalité de Templemars pour lutter contre le changement climatique, préserver la biodiversité et protéger la santé de nos concitoyens des nuisances sonores, de la pollution de l'air, de l'eau et des sols,

Par ailleurs, souscrire à un tel projet serait contraire aux engagements pris par la municipalité :

- Pacte métropolitain pour la transition (voté le 17.12.2020)

- Plan Climat Air Energie Territorial (Templemars a intégré le Haut Conseil Métropolitain pour le Climat collège communes Couronne Sud de Lille fin 2021.)

•Charte des « communes gardiennes de l'eau » : au même titre que les 26 communes intégrées au périmètre de l'aire d'alimentation des captages en eau potable de la MEL, Templemars porte la responsabilité de la préservation quantitative et qualitative de la ressource en eau destinée à la consommation humaine. Par conséquent la collectivité se doit de protéger les nappes phréatiques, de toutes pollutions, or l'aéroport est situé sur les champs captants du Sud de Lille qualifiés de « très vulnérables » et l'augmentation des pollutions aux hydrocarbures et métaux lourds ne serait pas sans conséquence en termes de santé publique.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1065 - Fontaine Romain

Date de dépôt : Le 24/02/2022 à 16:58:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROPORT LILLE-LESQUIN

Contribution :

Madame, Monsieur,

Ce projet de modernisation de l'aéroport de Lille -Lesquin est avant tout comme son titre le cache un agrandissement !

En l'an 2000 l'aéroport de Lille recevait 990 000 passagers en 2019 ce nombre est arrivé à 2200.000 , avec toutes ses nuisances , il est irresponsable de vouloir doubler ce chiffre pour frôler les 4 millions , nous n'en pouvons plus de cette pollution au bruit qui est associé à une mortalité plus élevée en augmentant les maladies cardiovasculaires, nous n'en pouvons plus des rejets de ses nanoparticules rejetés dans l'atmosphère par les avions , cette pollution invisible sans odeur qui n'est pas réglementée ni mesurée et que cette enquête ne parle pas et qui mettent à mal notre santé avec le développement des maladies tel que le cancer du cerveau , ainsi que de polluer les nappes phréatiques et les cultures sans oublier la bétonisation des nombreuses infrastructures qui se développeront comme par exemple le projet de construction à Seclin d'un bâtiment de 23000 m2 !

Il va de soi que ce projet d'Eiffage va nuire considérablement à notre environnement , les millions investis devront pour cette société privée rapporter le plus possible comme nous le mesurons par exemple sur nos autoroutes ! alors que le train est le moyen de transport le moins polluant et plus respectueux de notre environnement , il faut aussi tenir compte que l'autorité environnementale dans son avis de novembre 2021 donne un avis défavorable à ce projet , qu'il est un non-sens climatique et économique .

Que sera aussi la circulation aux abords de l'aéroport , tous les axes autoroutiers de la région Lilloise sont déjà saturés , ce projet accentuera la thrombose !

les chiffres annoncés de l'emport des avions semblent être minimisés ,ce projet augmentera c'est certain les vols plus que décrit dans cette enquête de 8000 pages .

Pour notre santé , Il est primordiale d'imposer un couvre feu de 22h00 à 6 h00 du matin avec des sanctions dissuasives pour les compagnies aériennes qui ne respectent pas les couloirs aériens et le couvre feu , celui -ci doit fait l'objet d'un arrêté ministériel pour éviter les vols de nuit .

Il serait souhaitable aussi que les avions utilisent la longueur totale des pistes pour leurs décollages, car environ 400 mètres ne sont pas utilisés , cela permettrait aux avions de décoller plus rapidement et monter plus haut au dessus des zones d'habitat en minimisant les effets acoustiques ! et aussi de privilégier le survol des zones agricoles et industrielles aux bénéfices des zones d'habitats .

Que deviendront les valeurs de nos biens immobiliers , combien perdront-ils ? Une vie de travail aura été nécessaire pour financer nos logements qui seront quasiment invendables à leur juste prix . Eiffage si ce projet aboutit doit compenser cette perte de valeur immobilière et l'état puisqu'il est impliqué dans ce projet doit aussi faire l'effort de nous exonérer de l'impôts foncier . Enfin les sanctions pour non respect de la réglementation versées par les compagnies aériennes doivent absolument revenir aux communes survolées .

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1066 - COLIN Anne-Marie - Templemars

Date de dépôt : Le 24/02/2022 à 17:53:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :CONTRE le projet d'agrandissement et de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Je m'oppose au projet d'agrandissement et de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin pour les raisons environnementales et sanitaires suivantes :

- augmentation de la POLLUTION SONORE + de l'AIR + de l'EAU impactant la santé des riverains vivant à proximité de l'aéroport mais également de tous les habitants de la MEL

- nuisance pour la biodiversité notamment pour les oiseaux impactant les cultures et la nature environnants.

- passage au dessus des nappes phréatiques approvisionnant 40% de l'eau de la MEL

- les retombées de particules fines provoqueront la pollution de l'air impactant ainsi la santé de tous, et notamment des plus fragiles via l'air mais également via les cultures

- incohérence avec la crise écologique que traverse notre société mettant en péril notre avenir

- incohérence avec le Plan Climat Air Energie Territorial Métropolitain (PCAET)

- En application de la Charte de l'environnement de 2004 ayant valeur constitutionnelle et intégrée à la Constitution Française le 1er mars 2005 :

Article premier

Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.

- les dessertes proposées sont déjà desservies par le train, moyen de transport beaucoup moins polluant

- les aéroports de Bruxelles et de Paris sont très proches de la zone de Lille afin de réaliser les trajets en avion

- quid de la valeur des biens immobiliers des riverains après des années de dur labeur ?

Je demande :

- L'instauration, absolument nécessaire, d'un couvre feu de 9 heures consécutives la nuit garantissant à minima la santé des populations.

- La mise en place d'un règlement clair et précis, rédigé en concertation avec les communes riveraines, portant sur les trajectoires de décollages et atterrissages, de plus incluant des sanctions financières conséquentes à l'encontre des compagnies aériennes contrevenantes.

Au moment où le président du groupe d'experts intergouvernemental pour le climat (Giec) nous alerte sur les impacts dévastateurs du réchauffement climatique et déclare que "les enjeux n'ont jamais été aussi élevés" puis décline les conséquences dans tous leurs aspects : santé, sécurité alimentaire, pénurie d'eau, destruction des écosystèmes... ce projet climaticide apparaît en totale opposition avec ces déclarations.

Compte tenu des arguments ci-dessus je me prononce:

• CONTRE LA MODERNISATION DE AÉROPORT

• POUR SA MISE AUX NORMES (sécurité et accueil du public)

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1067 - BARBIER Quentin - Templemars

Date de dépôt : Le 24/02/2022 à 18:40:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : CONTRE le projet d'agrandissement et de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Je m'oppose au projet d'agrandissement et de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin :

A l'heure d'une crise écologique sans précédent à laquelle nous sommes confrontés je trouve totalement irresponsable de réaliser un projet d'agrandissement de l'aéroport.

A 1h30mn de l'aéroport de Charleroi, 1h30mn de l'aéroport Charles de Gaulle. Le projet est-il de voir fleurir des gros aéroports tous les 150 km? Le monde est en crise et vous ne servez qu'à contribuer un peu plus au déclin de notre environnement.

Je vais vous mettre une liste non exhaustive des conséquences d'un tel projet :

- augmentation de la POLLUTION SONORE + de l'AIR + de l'EAU impactant la santé des riverains vivant à proximité de l'aéroport mais également de tous les habitants de la MEL

- nuisance pour la biodiversité notamment pour les oiseaux impactant les cultures et la nature environnantes.

- passage au dessus des nappes phréatiques approvisionnant 40% de l'eau de la MEL

- les retombées de particules fines provoqueront la pollution de l'air impactant ainsi la santé de tous, et notamment des plus fragiles via l'air mais également via les cultures

- incohérence avec la crise écologique que traverse notre société mettant en péril notre avenir

- incohérence avec le Plan Climat Air Energie Territorial Métropolitain (PCAET)

- En application de la Charte de l'environnement de 2004 ayant valeur constitutionnelle et intégrée à la Constitution Française le 1er mars 2005 :

Article premier

Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.

- les dessertes proposées sont déjà desservies par le train, moyen de transport beaucoup moins polluant

- les aéroports de Bruxelles et de Paris sont très proches de la zone de Lille afin de réaliser les trajets en avion

Je demande :

- L'instauration, absolument nécessaire, d'un couvre feu de 9 heures consécutives la nuit garantissant à minima la santé des populations.

- La mise en place d'un règlement clair et précis, rédigé en concertation avec les communes riveraines, portant sur les trajectoires de décollages et atterrissages, de plus incluant des sanctions financières conséquentes à l'encontre des compagnies aériennes contrevenantes.

Au moment où le président du groupe d'experts intergouvernemental pour le climat (Giec) nous alerte sur les impacts dévastateurs du réchauffement climatique et déclare que "les enjeux n'ont jamais été aussi élevés" puis décline les conséquences dans tous leurs aspects : santé, sécurité alimentaire, pénurie d'eau, destruction des écosystèmes... ce projet climaticide apparaît en totale opposition avec ces déclarations.

Compte tenu des arguments ci-dessus je me prononce:

• CONTRE LA MODERNISATION DE AÉROPORT

• POUR SA MISE AUX NORMES (sécurité et accueil du public)

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1068 - louison - Lille

Date de dépôt : Le 24/02/2022 à 18:51:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Avis défavorable à l'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

en tant que citoyenne lilloise, j'apporte ici par ce mail mon avis défavorable à l'agrandissement de l'aéroport Lille-Lesqui.

au vu des urgences climatiques/ écologiques, prendre l'avion encore et toujours plus n'arrangera rien mais empirera de fait la situation déjà catastrophique.

nous n'avons pas besoin d'étendre les possibilités de vols : prenons ceux qui existent déjà ou prenons le train.

Nous mettrons du temps pour aller d'un point A au point B mais, n'est-ce pas le plus raisonnable ?

oui pour la raison ! non pour l'avion !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1069 - STASZKIEWICZ François - La Caloterie

Date de dépôt : Le 24/02/2022 à 19:10:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON A L AGRANDISSEMENT DE L AEROPORT DE LILLE LESQUIN

Contribution :

Avez vous tout simplement pensé aux nuisances causées aux riverains et la pollution que cela va engendrer. Pour moi NON NON et NON

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1070 - Pierre - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 24/02/2022 à 20:48:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Opposition agrandissement aéroport de Lille

Contribution :

Je tiens à formuler ce message pour marquer mon opposition à l'agrandissement de l'aéroport de Lille.

Ce projet est un non sens écologique, économique et social ! Cets une projet d'un siècle dernier !

Lille au carrefour, de paris Bruxelles et Londres, est loin d'avoir besoin d'un aéroport plus important !!!

Merci de revoir, ce projet qui va à l'opposé de l'intérêt publique et dès générations futurs !!

Au final, cela ne va que dans l'intérêt de certaines figure publique et des groupes privés C'est bien dommage !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1071 - Stanislas - Wattignies

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 09:07:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'extension de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Est-il besoin de rappeler que les prévisions de croissance du trafic sont hautement hypothétiques et en contradiction totale avec les engagements écologiques de la France ? Que supposer une éventuelle baisse de la pollution par l'emploi de carburants comme l'hydrogène est fantaisiste ? Que ce qui est présenté comme une modernisation cache en fait un agrandissement ? Que cela va entraîner une artificialisation de sols agricoles dont on va avoir de plus en plus besoin dans les années à venir ?

Et pourquoi seuls les 35 élus du bureau exécutif doivent voter sur ce projet (débat ne sont ni retransmis en vidéo, ni retranscrits sur un procès-verbal, et d'où sera absente l'opposition), et non pas les 188 élus du conseil ?

Il est temps d'arrêter de ne considérer que l'intérêt financier à court terme d'entreprises qui récoltent les bénéfices en faisant payer tous les coûts sociaux et environnementaux à la société !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1072 - DOMINIQUE - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 09:39:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Informations inexactes

Contribution :

Dans ses arguments pour montrer sa vertu dans le cadre de l'écologie, le maître d'ouvrage (Aéroport LILLE SAS) déclare faire appel aux panneaux photovoltaïques (dont la fabrication entraîne une atteinte certaine aux ressources naturelles): 5,6 hec dont 3,8, répartis entre les "ombrières de parking" et les toitures de l'aérogare. Or ces procédés sont interdits par la directive 103-2014 de l'UE sur les aéroports et leurs abords immédiats en raison de leur forts pouvoirs éblouissants. Dès 2015, la SOGAREL, ancien exploitant de l'aéroport avait pensé à ces équipements mais y avait rapidement renoncé (voir rapport de la Chambre régionale des comptes de mai 2016). Il est étonnant que le maître d'ouvrage ou son bureau d'étude ne connaissait pas cette disposition.

Autre disposition du maître d'ouvrage: l'appel à la géothermie. Or le S.A.G.E Marque-Deule dans sa délibération du 16/09/2021, a rendu un avis d'incompatibilité pour l'installation de sondes géothermiques verticales (voir pièce C10 du dossier) en raison des risques de pollution de la nappe de la craie. Par ailleurs faut-il rappeler les risques sismiques que pourraient entraîner ces forages situés entre deux failles géologiques actives (l'exemple des séismes survenus en juin 2021 à Strasbourg en sont l'illustration). Faire appel à la géothermie pour réduire l'impact des énergies traditionnelles dans le cadre de ce dossier est donc un argument falacieux, tout comme le recours aux panneaux photovoltaïques, pour manipuler les chiffres.

Ce dossier d'enquête publique qui devrait être un dossier technique est loin d'être frappé du sceau de l'objectivité. La commission d'enquête devrait en tenir compte.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E1073 - Frank Schmeckenbecher | KRAEMER Pferdesport

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 11:22:41

Lieu de dépôt : Par email

Objet :Objet : projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Cordialement

Frank Schmeckenbecher

Gérat

KRAMER Equitation

1 route de Lingolsheim

67118 Geispolsheim

Tél: +49 (0)6205 - 9494-12

Mail: ***@kraemer.de

Web: <https://www.kramer.fr>

Gérants: Frank Schmeckenbecher Christopher Schmeckenbecher Phil Stricker

RCS Strasbourg B 512 852 013 0001 4

N° TVA intracommunautaire FR 57512852013

Pièce(s) jointes(s) :

Document : doc02498320220225112549.pdf, page 1 sur 1



KRAMER EQUITATION
Zone Parc Luetzfeld
1, Rte de Lingolsheim
67118 Geispolsheim

www.kramer.fr

Tél. 0892 23 20 12*

*0892 23 20 12 : tarif 10ct/min + 0,05ct/mot hors taxes

Mairie de Lesquin
Monsieur Christian LEBON
39 rue Faidherbe
CS 20425
F-59814 Lesquin Cedex

Geispolsheim, le 25 février 2022

Objet : projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Monsieur le Président,

En notre qualité de gestionnaire de l'ASL Epinette, nous souhaitons participer à l'enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin et vous informons que nous sommes favorables à un tel projet aussi bien dans son volet mise aux normes que dans celui de sa modernisation.

Il nous paraît important pour l'accueil des passagers que l'aéroport puisse répondre aussi bien à la conformité liée aux évolutions réglementaires et à l'amélioration requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien qu'à la réhabilitation de l'aérogare existante.

En effet, l'étude prévoit que l'aérogare sera saturée en 2023/2027 avec 2.6 millions de passagers avec une prévision de trafic de 3,4 à 3,9 millions de passagers en 2039.

Selon l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique, le projet de modernisation de l'aéroport répond à une politique environnementale forte notamment en limitant les nuisances sonores, en suivant et en maîtrisant les émissions de pollution dans l'air et de gaz à effet de serre, en poursuivant la réduction des consommations d'énergie...

Dans le cadre de cette politique environnementale, nous avons bien noté que la desserte de l'aéroport sera renforcée par les transports en communs, les déplacements en transports en commun constituant un complément au projet, à moyen et long terme.

Sur ce point, nous souhaitons attirer votre attention sur le fait que le réseau routier de Lille Sud est congestionné. En tant que propriétaire de commerces du Parc commercial de Seclin, nous subissons des embouteillages très importants et très fréquents.

Il nous paraît primordial que le projet de modernisation de l'aéroport et le développement des transports en commun qui en découle s'inscrivent dans la réflexion d'un réseau routier performant pour l'ensemble du territoire.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Frank Schmeckenbecher
Gérant

Votre gestionnaire Foncia.

KRAMER EQUITATION

Kramer Equitation SARL, Zone Parc Luetzfeld, Rte de Lingolsheim, 67118 Geispolsheim, SARL, au capital de 10 000 €, Gérant Frank Schmeckenbecher.

CE Entreprises Europe

Banque: 30007

Compt: 33685

R# compta: 000009101

D#s: 42

IBAN: FR76 3008 7330 8500 0260 2910 140

BIC: CMCFFPP

R# Siret: 51286201300014

R# TVA intracommunautaire: FR515 2852613

E1074 - Georges TILLARD

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 11:32:06

Lieu de dépôt : Par email

Objet : non

Page 1519 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Bonjour, En tant qu'habitant de la ville de Lille, je suis fermement opposé au développement de l'aéroport le Lille Lesquin. Le trafic et les échanges aériens sont toujours à l'heure actuelle très consommateurs d'énergie et créateurs de gaz à effet de serre. Sans compter la pollution par le bruit. Il me paraît beaucoup plus judicieux de développer le trafic ferroviaire. Je suis donc fermement opposé à ce projet et en tant qu'habitant de la MEL, je souhaite que mon avis soit respecté. Georges Tillard 14 rue Alphonse Leroy 59800 Lille.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1075 - Gwenaelle - Templemars

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 13:02:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Défavorable / qualité de vie et environnement

Contribution :

Bonjour

Résidente à Templemars, je ne suis pas favorable à l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin et à l'augmentation du nombre de vols.

A ce jour, les nuisances sonores sont déjà assez gênantes, parfois 3 avions passent en moins de 5 minutes au dessus de mon domicile. Et surtout ils sont beaucoup trop bas, cela fait énormément de bruit et réveille parfois mon bébé qui fait la sieste.

Par ailleurs, accepter les vols de nuit ne ferait que diminuer notre qualité de vie.

Enfin l'impact sur l'environnement et sur la santé avec la pollution que les avions génèrent n'est plus à démontrer, je pense que les habitants impactés aujourd'hui par le fait de vivre près d'un aéroport sont déjà assez affectés comme cela en fonction du niveau de développement de l'aéroport à ce jour.

L'argent c'est bien mais la santé c'est mieux, ne polluez pas davantage nos vies par la pollution et le bruit

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1076 - Santirso Moro Avelino - Seclin

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 13:17:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Mise aux normes de sécurité oui mais défavorable à un agrandissement

Contribution :

Page 1520 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

L'agrandissement sous couvert de modernisation est un projet d'un autre temps à contre-courant des engagements nationaux et de ceux de la MEL en termes de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES). En 2019, un tiers du trafic aérien de l'aéroport de Lille-Lesquin correspondait à la ligne Lille-Lyon uniquement et deux tiers du trafic total était remplaçable par le TGV en France. Cette extension pour doubler la capacité de l'aéroport n'a pas lieu d'être à l'heure où la MEL s'est engagée à réduire de 45% ses émissions de GES en 2030!

D'après la cour des comptes en 2016, la mise aux normes européennes ne correspond qu'à seulement 1,3% du budget annoncé de 100,9M€ de ce projet de modernisation. Nous sommes pour la mise aux normes de sécurité mais contre ce projet d'extension qui englobe un élargissement des pistes, une extension de parking, un parking à avions et surtout l'extension de l'aérogare pour doubler le trafic de passagers de 2,1 à 3,9 millions par an. Nous nous opposons notamment à l'élargissement des pistes permettant le vol de gros porteurs (catégorie E) qui sont beaucoup plus lourds, bruyants et polluants. Nous demandons le maintien au maximum des 2,1 millions de passagers-ères par an.

De plus, nous rappelons aux pouvoirs publics la nécessité de mettre en place un couvre-feu nocturne de 8 heures minimum pour préserver la santé des riverains-es. Nous demandons une étude sanitaire sur les émissions des particules ultra-fines liées à l'aéroport de Lille. L'implantation de l'aéroport sur les champs captants requiert une vigilance accrue pour protéger le bien commun et vital qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL. Rappelons que cette nappe est classée comme très vulnérable et n'est qu'à 10 mètres en dessous de la surface. L'élargissement de la piste conduirait à imperméabiliser 3,6 ha supplémentaires, ce qui n'est pas acceptable et contraire à la loi sur l'eau (LEMA).

Enfin, nous demandons des engagements contractuels fermes avec une valeur légale contraignante sur le non-développement du fret aérien qui n'est pas compatible avec la santé, l'environnement et donc avec l'intérêt général des 55 000 personnes impactées par le Plan de Gène Sonore.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1077 - Caillaud Danielle - Seclin

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 13:19:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement oui à la mise aux normes de sécurité

Contribution :

L'agrandissement sous couvert de modernisation est un projet d'un autre temps à contre-courant des engagements nationaux et de ceux de la MEL en termes de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES). En 2019, un tiers du trafic aérien de l'aéroport de Lille-Lesquin correspondait à la ligne Lille-Lyon uniquement et deux tiers du trafic total était remplaçable par le TGV en France. Cette extension pour doubler la capacité de l'aéroport n'a pas lieu d'être à l'heure où la MEL s'est engagée à réduire de 45% ses émissions de GES en 2030!

D'après la cour des comptes en 2016, la mise aux normes européennes ne correspond qu'à seulement 1,3% du budget annoncé de 100,9M€ de ce projet de modernisation. Nous sommes pour la mise aux normes de sécurité mais contre ce projet d'extension qui englobe un élargissement des pistes, une extension de parking, un parking à avions et surtout l'extension de l'aérogare pour doubler le trafic de passagers de 2,1 à 3,9 millions par an. Nous nous opposons notamment à l'élargissement des pistes permettant le vol de gros porteurs (catégorie E) qui sont beaucoup plus lourds, bruyants et polluants. Nous demandons le maintien au maximum des 2,1 millions de passagers-ères par an.

le trafic de passagers de 2,1 à 3,9 millions par an. Nous nous opposons notamment à l'élargissement des pistes permettant le vol de gros porteurs (catégorie E) qui sont beaucoup plus lourds, bruyants et polluants. Nous demandons le maintien au maximum des 2,1 millions de passagers-ères par an.

De plus, nous rappelons aux pouvoirs publics la nécessité de mettre en place un couvre-feu nocturne de 8 heures minimum pour préserver la santé des riverains-es. Nous demandons une étude sanitaire sur les émissions des particules ultra-fines liées à l'aéroport de Lille. L'implantation de l'aéroport sur les champs captants requiert une vigilance accrue pour protéger le bien commun et vital qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL. Rappelons que cette nappe est classée comme très vulnérable et n'est qu'à 10 mètres en dessous de la surface. L'élargissement de la piste conduirait à imperméabiliser 3,6 ha supplémentaires, ce qui n'est pas acceptable et contraire à la loi sur l'eau (LEMA).

Enfin, nous demandons des engagements contractuels fermes avec une valeur légale contraignante sur le non-développement du fret aérien qui n'est pas compatible avec la santé, l'environnement et donc avec l'intérêt général des 55 000 personnes impactées par le Plan de Gêne Sonore.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E1078 - caroline Rambaud

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 13:28:40

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Enquête publique aéroport de Lille

Contribution :

Je, soussignée , Caroline Rambaud, habitant 37 rue de Bonnance à Templeuve (59242),

déclare m'opposer au projet de rénovation et d'agrandissement de l'aéroport de Lille, pour des raisons écologiques: A l'heure où les avions volent à vide pour pouvoir garder leurs « droits d'aéroport », à l'heure où de nombreuses personnes se posent la question de savoir s'il est pertinent de prendre l'avion étant donné que l'avion pollue 50x+ que le train, de nombreux français se sont déjà mis en grève contre l'avion. Le fait que l'on se pose encore la question d'agrandir ou non le potentiel de vols en avions, montre que l'on a pas réalisé ce que signifie diminuer les émissions de gaz à effet serre. L'avion n'a plus sa place dans le monde d'après.

Je déclare également m'opposer au projet de rénovation de l'aéroport pour des raisons de qualité de vie: La fréquence, les trajectoires, le bruit ... des avions, qui décollent de l'aéroport de Lille, ont déjà largement contribué à diminuer notre qualité de vie « à la campagne ». Une augmentation du trafic (passagers et fret) la réduirait encore considérablement, ce qui est inacceptable et pourrait engendrer de nombreux problèmes de santé.

NON au projet de l'aéroport!!

Caroline Rambaud

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1079 - ROBIN Jean - Lille

Page 1522 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 13:38:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Sérieusement ?

Contribution :

Changement climatique du à l'émission de gaz à effet de serre due à la combustion de pétrole et de gaz : il faut donc diminuer drastiquement de brûler du pétrole et du gaz.

Matières premières de plus en plus difficiles d'accès parce qu'on a déjà consommé la plupart, de plus en plus consommatrices d'énergie pour les extraire et les transformer (béton, métaux, bitume...)

Artificialisation des terres menaçant toujours plus la biodiversité par la fragmentation des habitats, leur perte ou dégradation.

Une vision de la société toujours plus moderne, rapide, basée sur du travail précaire, augmentant les inégalités.

IL faut RALENTIR, DÉCROITRE nos besoins.

ON n'a pas besoin de plus d'avions. Ce projet est criminel, il ne devrait même pas avoir existé.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E1080 - ***@*****.com**

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 13:47:07

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Modernisation aéroport lille

Contribution :

Bonjour

Je me permets de vous écrire.

Est ce qu'agrandir un aéroport en 2022 est vraiment raisonnable quand on n'arrête pas d'entendre que la planète est en sur chauffe ? Est ce vraiment bon et cohérent pour nos communes et Metropole qui sont déjà ultra polluées ...

quel avenir pour nos enfants si on continue à aller droit dans le mur !!!

Si les travaux se limitent à moderniser l'existant ce serait largement suffisant... mais pourquoi faire une extension ??? C'est incompréhensible de vouloir augmenter le trafic aérien aujourd'hui alors qu

on sait l'impact de l'aérien dans la pollution environnementale ! C'est irresponsable ! cela n'a aucun sens pour notre planète et nos communes.

De plus, Je vous assure qu'à SAINGHIN EN MELANTOIS il y a quand même de nombreuses nuisances, pourtant nous ne sommes pas les plus à plaindre ... « Les avions ne font que passer » !!! oui certes mais c'est récurrent et quotidien !!! Il y a des vraies répercussions sonores (surtout au décollage), de la pollution et les conséquences sur l'environnement sont nombreuses !!!

Les avions qui décollent ou atterrissent tard nous réveillent (6h c'est tôt) !

Bref encore un projet bien regrettable pour toutes les communes avoisinantes.

Très cordialement

Anne-Sophie delebarre

Envoyé de mon iPhone

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1081 - Alice - Seclin

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 13:52:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

J'habite seclin depuis 14 ans et je trouve que les avions qui passe chaque jour au-dessus de chez moi son d'une nuisance sonore par moment insupportable alors je n imagine pas avec le nombre qui vas passer au dessus de nos têtes. De plus on parle d'écologie mais avec le nombre d avion qui passerons ou est l'écologie et on nous demande des voitures moins polluante. Bref je suis totalement contre nous sont à 1h de Bruxelles et 1h30 de paris donc je pense qu'il y a assait d'aéroport.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1082 - Laure

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 14:07:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Opposition au projet pour l'aéroport

Contribution :

Ce projet dit de modernisation vise à augmenter le trafic de l'aéroport. C'est un non sens écologique et sociétal absolu, à l'encontre à la fois des changements de société en cours et des engagements de la France à réduire ses émissions carbone. Développons le train et les mobilités douces, respectons nos territoires et leurs habitants. Le trafic, le bruit, la pollution ne sont pas un avenir souhaitable.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Page 1524 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

@1083 - Gayot Nathalie - Seclin

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 14:11:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Non à ce projet les avions passent déjà tout les 5 minutes au dessus de chez moi

Et c'est infernal de 6h45 à minuit 30 pollution et bruit sur seclin ras le bol !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1084 - Page Bernard - Laval

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 14:16:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Un projet à contre-courant !

Contribution :

Madame, Monsieur,

En 2022, le DÉVELOPPEMENT du transport aérien n'est absolument plus d'actualité, réchauffement climatique oblige...

Par conséquent, avec ce projet, vous êtes complètement « à côté de la plaque » !

Cordialement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E1085 - Mairie de BOURGHELLES

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 14:17:08

Lieu de dépôt : Par email

Objet : délibération enquête publique BOURGHELLES

Contribution :

Bonjour M. le Commissaire enquêteur,

Je vous prie de trouver ci-joint la délibération prise en date du 20 janvier relative à l'enquête publique de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin. Je reste à votre disposition.

Page 1525 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Export généré le 01/03/2022 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, par email entre le 10/01/2022 et le 01/03/2022

Bien cordialement Marie Delevoye

Mairie de BOURGHELLES

9 rue Clémenceau

59830 BOURGHELLES

Tél. : 03.20.84*****

Fax : 03.20.79*****

Pièce(s) jointes(s) :

Document : delib 20220003-25022022083638.pdf, page 1 sur 2

F.S.

20220003

DEPARTEMENT DU NORD ARRONDISSEMENT DE LILLE CANTON DE TEMPLEUVE COMMUNE DE BOURGHELLES	PROCES-VERBAL DU CONSEIL MUNICIPAL DU 20 JANVIER 2022
---	--

MODERNISATION DE L'AÉROPORT DE LILLE- LESQUIN ENQUETE PUBLIQUE
Membres du Conseil Municipal
En exercice : 19 Présents : 19

L'an deux mille vingt-deux, le vingt janvier à 19H00, le conseil municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni un nombre prescrit par la loi, dans la salle Nouveaux sous la présidence de Monsieur Franck SARRE, Maire.

Présents : Franck SARRE, Philippe ALLAERT, Céline BORDIER, Marion CUVELIER, Isabelle DELEVOYE, Jean-Luc DELPORTE, Christelle DESCAMPS, Laurent DESQUIENS, Valérie DUBOIS, Émilie DUHAMEL, Alain DUTHOIT, Sophie FENOT, Catherine GÉRARD, Thierry HERMAN, Damien LEZAIRE, Lionel TRÉHAUT, Michel VERHAEGHE, Doriane WYTS, Hervé ZEIGHEM

Secrétaire de séance : Catherine GÉRARD

3 – MODERNISATION DE L'AÉROPORT DE LILLE-LESQUIN : ENQUÊTE PUBLIQUE

M. le Maire informe le conseil municipal qu'une enquête publique est ouverte jusqu'au 14 février 2022 pour le projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin. Il explique qu'il est nécessaire de délibérer sur la consultation de ce projet et la possibilité d'émettre des remarques.

Les principales caractéristiques du projet sont des mises aux normes de certaines infrastructures, la création d'un nouveau parking, la modernisation du terminal, la création de parking avions, l'aménagement d'un parvis paysager.

Les enjeux environnementaux du projet pour le territoire sont multiples : gaz à effet de serre, milieu naturel, eau, accessibilité, qualité de l'air, bruit, etc...

Le conseil municipal, à l'unanimité, prend acte de ce projet de modernisation de l'aéroport. Après échanges et étude du dossier en séance, le conseil municipal se prononce en faveur de la modernisation et de la mise aux normes.

Par contre, le conseil se prononce contre l'agrandissement de cet aéroport au vu du manque d'informations concernant les impacts tant sur le plan de la santé que sur le plan environnemental.

En voici les principaux griefs:

- Bourghelles est concerné par le périmètre du PEB (Plan d'Exposition au Bruit) : il est fourni une carte du bruit actuel. Mais quelle serait la projection avec l'augmentation du trafic prévue ?
- De même, Bourghelles est concerné par l'augmentation des gaz dans l'air et sur le sol. Quels seront les impacts dans ce nouveau fonctionnement ?
- La création de parkings prévue entraîne une artificialisation des sols dans une zone de champs captants. Les parkings devraient être créés par la construction d'un (ou plusieurs) étage au-dessus de l'existant, en y ajoutant des ombrières couvertes de panneaux solaires.

Document : delib 20220003-25022022083638.pdf, page 2 sur 2

- Pour diminuer le besoin de stationnements, il serait préférable de mettre en service dans un premier temps, des navettes routières pour limiter l'augmentation des véhicules dans une zone déjà très saturée.
- Cette création de navettes devrait s'accompagner d'un projet d'étude d'une ligne de métro/tram et de sa réalisation, permettant de diminuer les navettes routières
- Une amende dissuasive devrait être mise en place pour les contrevenants ne respectant pas un couvre-feu de 7h ou pour ceux qui ne respectent pas le couloir aérien afin de préserver le sommeil et la santé des habitants des communes voisines.
- Il faudrait aménager l'accès à la piste afin de permettre aux aéronefs de décoller plus tôt et d'avoir une altitude plus élevée pour survoler les riverains
- Les lignes ne pourront s'ouvrir qu'à condition que le même trajet en train soit d'au moins 3 heures.

POUR COPIE CONFORME,
LE MAIRE

TRANSMISE A LA PRÉFECTURE LE 19 FEVRIER 2022
PUBLIÉE NOTIFIÉE LE 19 FEVRIER 2022
DOCUMENT CERTIFIÉ CONFORME



@1086 - Boussonnier Matthieu - Seclin

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 14:36:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : réflexion sur le réseau routier

Page 1528 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Il nous paraît primordial que le projet de modernisation de l'aéroport et le développement des transports en commun qui en découle s'inscrivent dans la réflexion d'un réseau routier performant pour l'ensemble du territoire.

Pièce(s) jointe(s) :

Document : Enquête.docx, page 1 sur 2



ACCE'SS LAND / BLUE BIKE
Rue de l'industrie
ZAC de l'épinette
59113 Seclin
0320548808

Mairie de Lesquin
Monsieur Christian LEBON
39 rue Faidherbe
CS 20425
59814 Lesquin Cedex

Seclin, le 25 février 2022

Objet : *projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin*

Monsieur le Président,

En notre qualité de gestionnaire de l'ASL de l'Épinette nous souhaitons participer à l'enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin et vous informons que nous sommes favorables à un tel projet aussi bien dans son volet mise aux normes que dans celui de sa modernisation.

Il nous paraît important pour l'accueil des passagers que l'aéroport puisse répondre aussi bien à la conformité liée aux évolutions réglementaires et à l'amélioration requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien qu'à la réhabilitation de l'aérogare existante.

En effet, l'étude prévoit que l'aérogare sera saturée en 2023/2027 avec 2.6 millions de passagers avec une prévision de trafic de 3,4 à 3,9 millions de passagers en 2039.

Selon l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique, le projet de modernisation de l'aéroport répond à une politique environnementale forte notamment en limitant les nuisances sonores, en suivant et en maîtrisant les émissions de pollution dans l'air et de gaz à effet de serre, en poursuivant la réduction des consommations d'énergie...

Dans le cadre de cette politique environnementale, nous avons bien noté que la desserte de l'aéroport sera renforcée par les transports en communs, les déplacements en transports en commun constituant un complément au projet, à moyen et long terme.

Sur ce point, nous souhaitons attirer votre attention sur le fait que le réseau routier de Lille Sud est congestionné. En tant que propriétaire de commerces du Parc commercial de Seclin, nous subissons des embouteillages très importants et très fréquents.

Document : Enquête.docx, page 2 sur 2

Il nous paraît primordial que le projet de modernisation de l'aéroport et le développement des transports en commun qui en découle s'inscrivent dans la réflexion d'un réseau routier performant pour l'ensemble du territoire.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Matthieu Boussonier

Responsable de site

E1087 - Château d'ax Lille

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 14:43:59

Lieu de dépôt : Par email

Page 1530 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Objet :COURRIER PROJET MODERNISATION AÉROPORT

Contribution :

Bonjour,

Joins ci-dessous courrier concernant projet de modernisation aéroport. Cordialement

Pièce(s) jointes(s) :



Document : Document1 locataire-1.docx, page 1 sur 1

SARL SOLUTIONS CANAPES
CHATEAU D'AX SECLIN
19 AVENUE DE L'EPINETTE
BP 70321 – 59743 SECLIN CEDEX
59113 SECLIN

Mairie de Lesquin
Monsieur Christian LEBON
39 rue Faidherbe
CS 20425
59814 Lesquin Cedex

Paris, le 11 février 2022

Objet : *projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin*

Monsieur le Président,

En notre qualité de gestionnaire de l'ASL de l'Épinette nous souhaitons participer à l'enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin et vous informons que nous sommes favorable à un tel projet aussi bien dans son volet mise aux normes que dans celui de sa modernisation.

Il nous paraît important pour l'accueil des passagers que l'aéroport puisse répondre aussi bien à la conformité liée aux évolutions réglementaires et à l'amélioration requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien qu'à la réhabilitation de l'aérogare existante.

En effet, l'étude prévoit que l'aérogare sera saturée en 2023/2027 avec 2.6 millions de passagers avec une prévision de trafic de 3,4 à 3,9 millions de passagers en 2039.

Selon l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique, le projet de modernisation de l'aéroport répond à une politique environnementale forte notamment en limitant les nuisances sonores, en suivant et en maîtrisant les émissions de pollution dans l'air et de gaz à effet de serre, en poursuivant la réduction des consommations d'énergie...

Dans le cadre de cette politique environnementale, nous avons bien noté que la desserte de l'aéroport sera renforcée par les transports en communs, les déplacements en transports en commun constituant un complément au projet, à moyen et long terme.

Sur ce point, nous souhaitons attirer votre attention sur le fait que le réseau routier de Lille Sud est congestionné. En tant que locataire de commerces du Parc commercial de Seclin, nous subissons des embouteillages très importants et très fréquents.

Il nous paraît primordial que le projet de modernisation de l'aéroport et le développement des transports en commun qui en découle s'inscrivent dans la réflexion d'un réseau routier performant pour l'ensemble du territoire.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Votre Gestionnaire Foncia.

Pièce jointe : lille.vcf

[Télécharger le fichier](#)

@1088 - Pezzetta Julien - Tournai

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 15:30:48

Page 1532 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Lacune dans la concertation et la prise en compte du contexte climatique

Contribution :

J'avoue de pas avoir pu lire l'intégralité des études d'impact. Le Résumé Non Technique fait à lui seul 121 pages !

Néanmoins, plusieurs remarques.

Je comprends aisément les besoins de mise aux normes et soutiens l'accessibilité de l'aéroport via les transports en commun.

Les travaux d'amélioration des bâtiments, pour qu'ils soient plus performants au niveau environnemental, sont également bienvenus.

Par contre, dans un contexte de lutte contre le réchauffement climatique et les émissions de gaz à effet de serre, de tension sur le pétrole, je ne comprends pas ce souhait d'augmenter la capacité de cet aéroport. La MEL étant de plus située à 45 minutes en TGV de Roissy-Charles de Gaulle, à 1h30 de celui de Charleroi et 1h30 de celui de Bruxelles.

Par ailleurs, l'étude se contente d'évoquer les communes françaises dans le cadre de la concertation préalable et des études d'impact. Les communes toutes proches en Belgique ne sont à aucune moment évoquées ! La frontière n'est pourtant qu'à 11km des pistes à vol d'oiseau, donc très proches pour un avion de ligne. Habitant à Lamain, les avions passent tous les jours au-dessus du village. Et les études n'en parlent pas. Une augmentation du trafic aura un impact significatif.

Le ratio avantages / inconvénients d'une augmentation du trafic n'est pas en faveur de ce projet, en considérant l'intérêt général, la préservation de l'environnement et le respect des accords de Paris et de la loi climat de 2021. En 2022, il semble totalement ahurissant et irresponsable de s'obstiner dans cette direction.

Et les prétendus emplois créés ne suffisent pas à justifier un tel projet. On n'hypothèque pas l'avenir de la planète et des générations futurs en créant quelques emplois !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E1089 - Franck Girard SAS

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 15:59:10

Lieu de dépôt : Par email

Objet : COURRIER ASL EPINETTE projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Cordialement Franck GIRARD

Pièce(s) jointe(s) :

Document : COURRIER AS L EPINETTE UNEXPO.pdf, page 1 sur 1

S-A-T

333 AVE DE L EPINETTE

59113 SECLIN

Enseigne : la compagnie du Lit & BBG bio

Mairie de Lesquin
Monsieur Christian LEBON
39 rue Faïdherbe
CS 20425
59814 Lesquin Cedex

Paris, le 11 février 2022

Objet : *projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin*

Monsieur le Président,

En notre qualité de gestionnaire de l'ASL Epinette, nous souhaitons participer à l'enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin et vous informons que nous sommes favorables à un tel projet aussi bien dans son volet mise aux normes que dans celui de sa modernisation.

Il nous paraît important pour l'accueil des passagers que l'aéroport puisse répondre aussi bien à la conformité liée aux évolutions réglementaires et à l'amélioration requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien qu'à la réhabilitation de l'aérogare existante.

En effet, l'étude prévoit que l'aérogare sera saturée en 2023/2027 avec 2.6 millions de passagers avec une prévision de trafic de 3,4 à 3,9 millions de passagers en 2039.

Selon l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique, le projet de modernisation de l'aéroport répond à une politique environnementale forte notamment en limitant les nuisances sonores, en suivant et en maîtrisant les émissions de pollution dans l'air et de gaz à effet de serre, en poursuivant la réduction des consommations d'énergie...

Dans le cadre de cette politique environnementale, nous avons bien noté que la desserte de l'aéroport sera renforcée par les transports en communs, les déplacements en transports en commun constituant un complément au projet, à moyen et long terme.

Sur ce point, nous souhaitons attirer votre attention sur le fait que le réseau routier de Lille Sud est congestionné. En tant que propriétaire de commerces du Parc commercial de Seclin, nous subissons des embouteillages très importants et très fréquents.

Il nous paraît primordial que le projet de modernisation de l'aéroport et le développement des transports en commun qui en découle s'inscrivent dans la réflexion d'un réseau routier performant pour l'ensemble du territoire.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Votre gestionnaire Fonia.

@1090 - fournet virginie - Seclin

Export généré le 01/03/2022 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, par email entre le 10/01/2022 et le 01/03/2022

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 16:24:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : modernisation de l'aéroport de lesquin

Contribution :

enquête publique

Pièce(s) jointe(s) :

Document : Document1-locataire.pdf, page 1 sur 1

Mairie de Lesquin
Monsieur Christian LEBON
39 rue Faidherbe
CS 20425
59814 Lesquin Cedex

OPTIC 2000 SARL L'Avelinoise
350 avenue de l'épinette
59113 SECLIN

SECLIN , le 25 février 2022

Objet : projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Monsieur le Président,

En ma qualité de gestionnaire d'Optic 2000 situé dans le CCial E.Leclerc, je souhaite participer à l'enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin et vous informe que je suis favorable à un tel projet aussi bien dans son volet mise aux normes que dans celui de sa modernisation.

Il me paraît important pour l'accueil des passagers que l'aéroport puisse répondre aussi bien à la conformité liée aux évolutions réglementaires et à l'amélioration requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien qu'à la réhabilitation de l'aérogare existante.

En effet, l'étude prévoit que l'aérogare sera saturée en 2023/2027 avec 2.6 millions de passagers avec une prévision de trafic de 3,4 à 3,9 millions de passagers en 2039.

Selon l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique, le projet de modernisation de l'aéroport répond à une politique environnementale forte notamment en limitant les nuisances sonores, en suivant et en maîtrisant les émissions de pollution dans l'air et de gaz à effet de serre, en poursuivant la réduction des consommations d'énergie...

Dans le cadre de cette politique environnementale, j'ai bien noté que la desserte de l'aéroport sera renforcée par les transports en communs, les déplacements en transports en commun constituant un complément au projet, à moyen et long terme.

Sur ce point, je souhaite attirer votre attention sur le fait que le réseau routier de Lille Sud est congestionné. En tant que locataire de commerce du Parc commercial de Seclin, nous subissons des embouteillages très importants et très fréquents.

Il me paraît primordial que le projet de modernisation de l'aéroport et le développement des transports en commun qui en découle s'inscrivent dans la réflexion d'un réseau routier performant pour l'ensemble du territoire.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Virginie Fournet, gérante pour OPTIC 2000

@1091 - André - Noyelles-lès-Seclin

Organisme : Particulier

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 16:32:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 1536 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Objet :Modernisation et agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Je suis favorable à la mise aux normes de l'aéroport, mais contre sa modernisation/agrandissement.
Merci de m'avoir laissé m'exprimer en toute sincérité ! M. De Bunder André

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1092 - Bocquet Michel - Seclin

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 16:58:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Aéroport de Lesquin

Contribution :

Je suis pour la modernisation et l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin pour le motif suivant :

Il est plus pratique de pouvoir prendre l'avion à Lille-Lesquin que plutôt devoir se déplacer à Paris ou à Bruxelles.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1093 - BORDEREAUX david - Avelin

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 17:38:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :registre numérique

Contribution :

La modernisation et l'agrandissement de l'aéroport de Lille lesquin ainsi que sa mise aux normes permettront de dynamiser l'activité économique de la région, d'accueillir de nouveaux acteurs économiques ,créateurs d'emplois , tout en préservant l'environnement local.

Cela permettra également d'améliorer le réseau lié notamment à la mobilité.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1094 - VERAGUE Catherine - Vendeville

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 18:01:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aéroport

Contribution :

L'agrandissement de l'aéroport de Lille n'a pas de légitimité du fait de sa proximité de Zaventem ou Roissy.

En octobre 2018, les élus de la MEL ont voté l'abandon de la zone A1 Est, zone commerciale, pour protéger la ressource en eau souterraine, c'était également une injonction du Préfet.

Pourquoi ce projet n'entraînerait pas donc pas de pollution des eaux souterraines précédemment protégées par le Préfet et les élus. Le niveau des prestations de collecte des eaux pluviales doit être le même pour les deux projets.

Donc je ne comprend pas, quel est le plus pour cet agrandissement sachant que la ville de Lesquin est dans le périmètre des champs captants

Je ne suis pas pour l'agrandissement compte tenu de mes arguments

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E1095 - Olivier Leignel (MERRHEIM)

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 18:07:35

Lieu de dépôt : Par email

Objet : ASL ZAC DE L'EPINETTE

Contribution :

Bonne réception, Cordialement Olivier *****@merrheim.fr www.merrheim.fr

Pièce(s) jointes(s) :



Document : SM courrier Lesquin signé.pdf, page 1 sur 1



www.merrheim.fr

Mairie de Lesquin
Monsieur Christian LEBON
39 rue Faidherbe
CS 20425
59814 Lesquin Cedex

Flines, le 25 février 2022

Objet : *projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin*

Monsieur le Président,

En notre qualité de gestionnaire de l'ASL de l'Épinette nous souhaitons participer à l'enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin et vous informons que nous sommes favorable à un tel projet aussi bien dans son volet mise aux normes que dans celui de sa modernisation.

Il nous paraît important pour l'accueil des passagers que l'aéroport puisse répondre aussi bien à la conformité liée aux évolutions réglementaires et à l'amélioration requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien qu'à la réhabilitation de l'aérogare existante.

En effet, l'étude prévoit que l'aérogare sera saturée en 2023/2027 avec 2,6 millions de passagers avec une prévision de trafic de 3,4 à 3,9 millions de passagers en 2039.

Selon l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique, le projet de modernisation de l'aéroport répond à une politique environnementale forte notamment en limitant les nuisances sonores, en suivant et en maîtrisant les émissions de pollution dans l'air et de gaz à effet de serre, en poursuivant la réduction des consommations d'énergie...

Dans le cadre de cette politique environnementale, nous avons bien noté que la desserte de l'aéroport sera renforcée par les transports en communs, les déplacements en transports en commun constituant un complément au projet, à moyen et long terme.

Sur ce point, nous souhaitons attirer votre attention sur le fait que le réseau routier de Lille Sud est congestionné. En tant que propriétaire de commerces du Parc commercial de Seclin, nous subissons des embouteillages très importants et très fréquents.

Il nous paraît primordial que le projet de modernisation de l'aéroport et le développement des transports en commun qui en découle s'inscrivent dans la réflexion d'un réseau routier performant pour l'ensemble du territoire.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Olivier LEIGNEL,

Gérant,

O Leignel
2022.02.25
18:05:13 +01'00'



MERRHEIM Carrelages & Bains
SARL au Capital de 435000 euros
RCS DOUAI B479 839 151 APE 4376A
TVA FR 23 479 839 151
Siège social : 56 bis, rue Jean Chemin – 59148 FLINES – LEZ – RACHES
Tél. : 03.27.89.04.31 – Fax. : 03.27.95.18.32

@1096 - thierry - Noyelles-lès-Seclin

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 18:28:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aéroport de lille lesquin

Page 1539 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Bonjour,

Je peux comprendre les besoins de mise aux normes et soutiens l'accessibilité de l'aéroport via les transports en commun.

Par contre, je suis contre l'agrandissement dans un contexte de lutte contre le réchauffement climatique et les émissions de gaz à effet de serre, de tension sur le pétrole, je ne comprends pas ce souhait d'augmenter la capacité de cet aéroport. La MEL étant proche en TGV de Roissy-Charles de Gaulle, Charleroi et Bruxelles. Et pour rappel nous avons des gares TGV à Lille.

De plus j'ai vécu quelques années en région parisiennes proches d'un aéroport. Et bien malgré les promesses, je n'ai jamais vu d'améliorations des nuisances sonores. Je ne suis donc pas près de faire confiances car par exemple rien n'oblige les compagnies aériennes de changer leur parc d'avion pour des avions moins polluant et plus silencieux alors que les automobilistes seront contraints de changer de véhicules pour des raisons écologiques.

Je suis donc contre l'agrandissement pour ces raisons :

* écologique

* nuisance sonore

* proximité d'aéroport internationale accessible via le TGV

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1097 - Martine - Seclin

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 18:48:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre agrandissement de l'aéroport

Contribution :

L'aéroport de Lille lesquin est très ancien et permet aujourd'hui de prendre l'avion pour beaucoup de destination

Nous pouvons observer le passage de différents avions, à différentes heures qui perturbent la tranquillité des habitants

L'agrandissement de cet aéroport permettrait d'avoir de plus gros avions, plus de vols, et donc plus de bruit, pollution, pour des personnes qui trouvent aujourd'hui les mêmes vols dans des aéroports existants et à très peu d'éloignement, Bruxelles, Paris

Il est grand temps que l'homme s'occupe du monde qu'il va laisser aux générations suivantes en protégeant la nature, l'air, l'eau au profit de l'argent, de la rentabilité

Donc en tant que seclinois je suis contre l'agrandissement de cet aéroport pour ma protection personnelle et celles des miens

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1098 - Audrey - Annemasse

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 07:37:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

L'agrandissement de l'aéroport va à l'encontre des préconisations des scientifiques en terme de lutte contre le réchauffement climatique et des engagements nationaux à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France. Je suis pour les travaux de mise aux normes de sécurité mais contre le projet d'extension qui vise à permettre l'atterrissage d'avions plus gros, donc plus bruyants et plus polluants. 2/3 du trafic de l'aéroport Lille-Lesquin est en concurrence avec le TGV, beaucoup moins émetteur de GES et que les préconisations scientifiques nous poussent à préférer le train à l'avion pour de courts déplacements. En outre, l'aéroport se situe au-dessus de la nappe de la Craie qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL qui est particulièrement vulnérable aux pollutions. Ce projet d'extension de l'aéroport viendrait donc mettre la vie des riverains en danger (nuisance sonore, pollution aux particules fines, pollution de la nappe dont ils dépendent) pour un bénéfice climatique négatif.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E1099 - ***@****.fr**

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 09:03:59

Lieu de dépôt : Par email

Objet :MPR AEROPORT LESQUIN

Contribution :

Bonjour,

Je vous prie de trouver ci-joint ma demande de participation à l'enquête

Bien cordialement.

Richard PIPELART

Page 1541 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Tel 06 95 ** ** le matin de 8h00 à 12h00

Email *****@free.fr

Pièce(s) jointes(s) :

Document : TRAVAUX AEROPORT COURRIER UNEXPO SIGNE.pdf, page 1 sur 2



TEL 06 95 59 90 23
EMAIL richard.pipelart@free.fr

Mairie de Lesquin
Monsieur Christian
LEBON 39 rue Faidherbe
CS 20425
59814 Lesquin Cedex

Paris, le 11 février 2022

Objet : projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Monsieur le Président,

En notre qualité de gestionnaire de l'ASL de l'Épinette nous souhaitons participer à l'enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin et vous informons que nous sommes favorable à un tel projet aussi bien dans son volet mise aux normes que dans celui de sa modernisation.

Il nous paraît important pour l'accueil des passagers que l'aéroport puisse répondre aussi bien à la conformité liée aux évolutions réglementaires et à l'amélioration requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien qu'à la réhabilitation de l'aérogare existante.

En effet, l'étude prévoit que l'aérogare sera saturée en 2023/2027 avec 2.6 millions de passagers avec une prévision de trafic de 3,4 à 3,9 millions de passagers en 2039.

Selon l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique, le projet de modernisation de l'aéroport répond à une politique environnementale forte notamment en limitant les nuisances sonores, en suivant et en maîtrisant les émissions de pollution dans l'air et de gaz à effet de serre, en poursuivant la réduction des consommations d'énergie...

Dans le cadre de cette politique environnementale, nous avons bien noté que la desserte de l'aéroport sera renforcée par les transports en communs, les déplacements en transports en commun constituant un complément au projet, à moyen et long terme.

MR PIPELART RICHARD
112 RUE DE L'ARTISANAT
59 113 SECLIN
RCS LILLE 481 952 265

Page 1 / 2

Sur ce point, nous souhaitons attirer votre attention sur le fait que le réseau routier de Lille Sud est congestionné. En tant que propriétaire de commerces du Parc commercial de Seclin, nous subissons des embouteillages très importants et très fréquents.

Il nous paraît primordial que le projet de modernisation de l'aéroport et le développement des transports en commun qui en découle s'inscrivent dans la réflexion d'un réseau routier performant pour l'ensemble du territoire.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Votre Gestionnaire Foncia.



MR PIPELART RICHARD
112 RUE DE L'ARTISANAT
59 113 SECLIN
RCS LILLE 481 952 265

Page 2 / 2

@1100 - Bernadette - Seclin

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 09:10:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport de lesquin

Page 1543 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Non aux nuisances sonores

Non a l'agrandissement

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1101 - STRUYVE Dominique - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 09:19:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :nuisances sonores et trajectoires

Contribution :

Le dossier d'enquête propose des solutions de modernisation, dans un souci de transparence, des mesures de bruit et de représentation graphique des trajectoires au bénéfice des riverains, suite à leurs signalements. L'exploitant (Aéroport de Lille SAS) ne peut être à "la fois juge et partie", et le traitement actuel très tardif des signalements en est la triste illustration, notamment au niveau du tracé des trajectoires toujours identiques alors que la réalité du terrain démontre le contraire. L'ancien dirigeant de l'aéroport se plaisait à répondre, qu'il s'agissait "d'une illusion d'optique" ! Je me pose plutôt la question de savoir si on ne nous envoie pas systématiquement le tracé théorique du vol concerné tant les courbes cartographiques sont identiques plutôt que le tracé réel, mais ce n'est qu'une interrogation.....

Cette mission de contrôle et d'information pour faire suite aux demandes des riverains, devrait être confiée à un organisme de contrôle totalement indépendant, genre APAVE, VERITAS, ou tout autre, "Aéroport de Lille SAS" assurant uniquement le règlement de la prestation comme c'est son rôle.

Cette proposition devrait figurer je pense, dans un souci de transparence cher à "Aéroport de Lille SAS", dans les réserves de la commission d'enquête en cas d'avis favorable.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1102 - Jean Luc - Seclin

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 09:22:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Non à l'agrandissement de l'aéroport de lesquin

Contribution :

Contre l'agrandissement et les nuisances sonores

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1103 - bernadette - Seclin

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 09:37:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : non a l agrandissent de l aeroport de lesquin

Contribution :

non a l agrandissent de l aéroport de lesquin et aux nuisances sonores

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1104 - Jean-louis - Noyelles-lès-Seclin

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 09:56:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Mise aux normes oui mais agrandissement non

Contribution :

Au vu de la situation d'urgence climatique, il est aberrant d'une part de présenter ce type de projet et d'autre part de le soutenir .

Il est de notoriété publique que ce type de transport est le plus polluant de tous.

De plus il existe déjà quatre autres aéroports dans un rayon de 200km.

Les seuls point positifs de ce projet sont :

premièrement l'amélioration de la desserte par des moyens de transport en commun qui pourront

peut être aussi utilisés par les citoyens résidant aux alentours ou sur le trajet.

deuxièmement la mise aux normes de l'aéroport.

Bien cordialement

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1105 - JEAN PIERRE

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 10:35:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur extension de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Cette extension va augmenter le trafic routier déjà très important dans la traversée de la ville et sur les axes adjacents. Cela va contribuer également à une augmentation de la pollution et au risque de nuisances sonores. Ces raisons me conduisent à donner un avis "Défavorable" à ce projet, tout en maintenant un accord pour la mise aux normes.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1106 - Monique - Péronne-en-Mélantois

Organisme : particulier

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 11:38:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Habitante de Péronne en Mélantois, je suis contre le projet d'agrandissement de l'aéroport, en effet cela va augmenter le trafic aérien et en conséquence il y aura plus de nuisance sonore, de pollution.... je suis tout à fait contre.

Nous avons déjà un axe tgv passant dans Péronne en Mélantois, si l'aéroport devait être agrandi cela augmenterait fortement les nuisances sonores qui sont déjà trop importantes et la pollution s'ajouterait à cela.

A l'heure où nous essayons de lutter contre le réchauffement climatique ce projet est un non sens et un scandale.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1107 - Tristan - Genech

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 11:38:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROPORT LILLE-LESQUIN

Contribution :

Bonjour,

Je suis un habitant de Genech depuis 2009 et je suis assez retissant sur ce projet avec les conséquences sur ma vie et celle de ma famille.

En 2009, nous étions dans un village tranquille et sans perturbation sonore avec les couloirs de circulation des avions loin de l'A23; C'était un argument avancé par le notaire durant la signature d'achat de notre maison. Depuis quelques années, le couloir est maintenant centré sur le trajet de l'A23 ce qui engendre des perturbations significatives sur notre vie surtout l'été quand nous sommes à l'extérieur ou les fenêtres ouvertes. Clairement je n'ai pas demandé d'avoir des avions près de mon habitation ou dans certains cas eu dessus. Alors maintenant, vous pensez agrandir cet aéroport .. Quels sont les conséquences sur le nombre d'avions au dessus de l'A23 ? Je vais devoir renoncer aux fenêtres ouvertes et les repas à l'extérieur. Je dis non, je ne suis pas d'accord sur cette extension à moins que les couloirs soient comme avant. Je pense que cette extension aura aussi une effet de bord sur le prix de l'immobilier de Genech, Templeuve, Cysoing et les autres village en dessous des couloirs. Il y a une compensation sur les moins values lors de la vente de nos maisons ?

TD

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1108 - Sylvie - Seclin

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 13:24:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre l'agrandissement de l'aéroport de lesquin

Contribution :

Contre l'agrandissement de l'aéroport de lesquin

Énormément de passage en période estivale actuellement donc un agrandissement serait pire encore

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1109 - Louvet Christian - Lesquin

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 14:52:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Aéroport de Lille

Contribution :

Avis favorable pour la mise aux normes

Avis défavorables au développement d'un programme immobilier tertiaire
Page 1547 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Avis défavorable à l'agrandissement des parkings et à l'augmentation du nombre de vols

La réalisation d'une ligne de transport en commun entre Lille et l'aéroport serait une bonne démarche

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1110 - Dominique - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 15:23:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Nuisances et vols nocturnes

Contribution :

Dans la D.S.P délivrée à la SOGAREL en 2009, il était contractualisé un maximum de 3% des mouvements en vol de nuit. En 2015, ce taux a atteint 3,9% (rapport du SMALIM du 24/10/2016 page 13), puis n'a cessé de dériver: 5,5% en 2017, de 6,44% à 7,07% entre 2018 et 2019 (rapport SIVOM du 23/9/2019, page 2), sans aucune réaction des autorités concernées, malgré les signalements des riverains. Il semble que le SMALIM et le nouveau concessionnaire aient bien compris l'avantage à tirer de cette situation, et surtout de ne pas contractualiser un retour à ce qui aurait toujours dû exister, c'est à dire un taux maximum de 3%. C'est bien pour cela que SMALIM et "Aéroport Lille SAS" ne parlent que "d'engagement" et l'un des co-président du SIVOM "d'inscription dans une charte", charte qui n'a aucune valeur juridique.

Pour l'intérêt général des populations, il faut revenir aux dispositions contractuelles de la précédente D.S.P à savoir 3% maximum de vols de nuit ce qui correspondrait aux vols de nuits réglementaires: transports sanitaires, équipes d'interventions (GIGN, RAID), situations de crise etc... Quant aux vols nocturnes d'équipes sportives, elles n'ont aucun caractère de priorité, bien au contraire en passant la nuit à Lille elles contribueraient à l'essor économique de la Région si cher au président du SMALIM et à "Aéroport Lille SAS" !

Tout vol de nuit (décollage ou atterrissage), n'entrant pas dans la catégorie des vols prioritaires devrait être l'objet d'une procédure de sanction ouverte par la DGAC auprès de l'ACNUSA.

Cette proposition devrait être reprise en "réserve" par la commission d'enquête en cas d'avis favorable au projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1111 - Hélène

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 15:42:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Non à l'extension de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Bonjour

Je tiens à vous donner un avis défavorable au projet d'extension de l'aéroport de Lesquin.

Ce projet est complètement à contre-courant des problématiques de réchauffement climatique et en non adéquation avec les engagements de la MEL.

Sous couvert de modernisation, vous élargissez les accotements des pistes pour développer le fret aérien et la création de plateformes logistiques. Le trafic routier sera amplifié et les routes sont déjà saturées. Réserver une voie sur l'A1 ne fera qu'aggraver l'intensité du trafic.

Le champs captant, sur lequel l'aéroport est situé, fournit 40% d'eau potable, polluera la nappe phréatique.

De plus, cette artificialisation des sols détériore les paysages au fil des années. Quelle terre laisserons-nous aux futures générations ?

Je suis contre ce projet et réclame à minima un couvre-feu pour les nuisances actuelles, une protection environnementale et une limitation du volume aérien.

Cordialement.

Hélène Vanlerenberghe

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1112 - Mamar - Lille

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 16:13:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aéroport Lille Lesquin

Contribution :

Agrandir un aéroport en 2022 est un non-sens écologique. Surtout qu'il est en partie dédié à des vols intérieurs facilement remplaçables par le train et que Lille n'est qu'à 50 minutes en TGV de l'aéroport international Charles de Gaulle, à 30 minutes en TGV de Bruxelles et 2h de Londres pour prendre des avions internationaux et maintenir des trajets de business dans des temps de trajet acceptables .

Ce n'est pas comme si Lille était une ville enclavée dépourvu d'autres solutions de transport. Ce n'est pas non plus comme si le tissu économique local dépendait de ces liaisons aériennes. Les entreprises de demain n'ont pas besoin de structure et de schéma de déplacement des années 80.

C'est un projet du monde d'avant dont la jeunesse ne veut pas.

Un aéroport qui ne surcroît n'est même pas desservi par des transports en commun, à peine par une navette... Rogner sur des terres, artificialiser des sols, augmenter le trafic aérien. Dans quel but?

Ils seraient temps que les élus locaux intègrent la direction à prendre pour un monde plus écologique et plus logique

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1113 - LEFEBVRE Sébastien - Péronne-en-Mélantois

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 18:31:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non !

Contribution :

Ce projet est complètement à contre-courant des problématiques de réchauffement climatique et en non adéquation avec les engagements de la MEL.

Le résultat conduira à une augmentation considérable de la pollution aérienne et des nuisances sonores.

Sous couvert de modernisation, vous élargissez les accotements des pistes pour développer le fret aérien et la création de plateformes logistiques. Le trafic routier sera amplifié et les routes sont déjà saturées. Réserver une voie sur l'A1 ne fera qu'aggraver l'intensité du trafic...

Le champs captant, sur lequel l'aéroport est situé, fournit 40% d'eau potable, et la nappe phréatique sera irrémédiablement polluée.

De plus, cette artificialisation des sols détériore les paysages au fil des années.

Quelle terre laisserons-nous aux futures générations ?

Je suis contre ce projet et réclame a minima un couvre-feu pour les nuisances actuelles, une protection environnementale et une limitation du volume aérien.

Cordialement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1114 - Aurélie - Péronne-en-Mélantois

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 18:32:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au projet !

Contribution :

Ce projet est complètement à contre-courant des problématiques de réchauffement climatique et en non adéquation avec les engagements de la MEL.

Le résultat conduira à une augmentation considérable de la pollution aérienne et des nuisances sonores.

Sous couvert de modernisation, vous élargissez les accotements des pistes pour développer le fret aérien et la création de plateformes logistiques. Le trafic routier sera amplifié et les routes sont déjà saturées. Réserver une voie sur l'A1 ne fera qu'aggraver l'intensité du trafic...

Le champs captant, sur lequel l'aéroport est situé, fournit 40% d'eau potable, et la nappe phréatique sera irrémédiablement polluée.

De plus, cette artificialisation des sols détériore les paysages au fil des années.

Quelle terre laisserons-nous aux futures générations ?

Je suis contre ce projet et réclame a minima un couvre-feu pour les nuisances actuelles, une protection environnementale et une limitation du volume aérien.

Cordialement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1115 - Sébastien - Seclin

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 18:49:52

Page 1551 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Pollution auditive sur la ville de seclin

Pollution visuelle sur la ville de seclin

Les avions sont de plus en plus bas et détruisent la

Qualité de vie des habitants

Les habitants comptent ils moins que ces gros groupes financiers !!!!

Il est temps de penser à l'écologie à notre pays.

Transformer les vols courts par les travers en train .

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1116 - Nanin Philippe - Seclin

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 20:51:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Nuisances liées à l'activité de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Bonjour et merci de prendre en compte l'avis des habitants.

J'habite Seclin et déjà les nuisances sonores sont déjà difficilement supportables lorsque les avions passent au dessus de nos maisons

N'oublions pas la pollution déjà générée par cette activité.

Nous sommes le poumon vert de la métropole lilloise et tenons à le rester.

Même si le maire de notre commune y est favorable je suis opposé à ce projet d'extension qui n'apportera que nuisances complémentaires.

Notre maire ne semble pas comprendre qu'un habitant de Seclin aime la nature et veut vivre dans un lieu sain. Il ne nous représente pas nous n'en voulons pas.

L'agrandissement de l'aéroport n'apportera rien de bon à notre ville et à l'avenir de nos enfants.

Merci d'avoir pris le temps de me lire.

Philippe NANIN

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1117 - FRANCOIS Stéphanie - Lambersart

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 21:50:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Inquiétude et questionnements par rapport au projet

Contribution :

En plus des nuisances et répercussions sur la santé des riverains, ce projet est complètement à contre-courant des problématiques de réchauffement climatique. D'autant que plusieurs aéroports existent en à peine une heure de TGV (Roissy, Orly, Beauvais, Charleroi, Bruxelles).

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1118 - Hivez Francky - Seclin

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 21:59:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Enquête publique projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille/Lesquin

Contribution :

Je refuse l'agrandissement de l'aéroport de Lille/Lesquin car cela va conduire :

- à une augmentations des nuisances sonores,

- à une augmentation de la pollution,

Il faut également penser à l'avenir de nos enfants en essayant de leurs léguer une planète où il y a toujours un avenir....l'aviation contribue grandement au réchauffement climatique et accroître le trafic est destructeur pour notre belle planète.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1119 - Kelly - Seclin

Date de dépôt : Le 26/02/2022 à 23:38:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aéroport lésion

Contribution :

Bonjour, je suis contre l'extension. Nous entendons déjà beaucoup les avions et le train. Il n'est pas envisageable d'avoir plus de vols le jour et la nuit.

La pollution, les bouchons ++ vont augmenter.

Je ne vois rien de positif à cette extension.

Merci de penser aux biens des habitants.

Cordialement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1120 - Chabauty Laurine - Lille

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 05:05:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le projet

Contribution :

Bonjour,

« Ce projet est complètement à contre-courant des problématiques de réchauffement climatique et en non adéquation avec les engagements de la MEL.

Sous couvert de modernisation, vous élargissez les accotements des pistes pour développer le fret aérien et la création de plateformes logistiques. Le trafic routier sera amplifié et les routes sont déjà saturées. Réserver une voie sur l'A1 ne fera qu'aggraver l'intensité du trafic.

Le champs captant, sur lequel l'aéroport est situé, fournit 40% d'eau potable, polluera la nappe phréatique.

De plus, cette artificialisation des sols détériore les paysages au fil des années. Quelle terre laisserons-nous aux futures générations ?

Je suis contre ce projet et réclame à minima un couvre-feu pour les nuisances actuelles, une protection environnementale et une limitation du volume aérien.

Cordialement. »

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1121 - Laurent - Seclin

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 08:24:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport lesquin

Contribution :

Nous avons suffisamment de nuisances sonores et pollution à cause de l'aéroport !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1122 - Laurent - Seclin

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 08:28:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Nous avons déjà beaucoup trop de nuisances sonores et de pollution à cause de cet aéroport !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1123 - Dominique - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 11:39:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Détournement de l'enquête publique

Contribution :

A la lecture de certaines contributions et notamment le 25 février, il est dommage de constater que certains professionnels profitent de cette enquête publique pour publier en pièce jointe une lettre-type, pour dénoncer les "embouteillages de la zone commerciale", qui est un autre problème que celui de la modernisation de l'aéroport.

J'espère que la commission d'enquête saura faire le tri dans cette "opportunité publicitaire" !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1124 - Christelle - Saint-Laurent-Blangy

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 12:47:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin !

Contribution :

Ce projet est d'un autre temps et est en totale contradiction avec les objectifs de lutte contre le changement climatique et le respect de nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre. Encore une fois, il y a beaucoup de discours et peu d'actes ! Seuls les actes comptent ! Il y a déjà beaucoup de trafic aérien sur notre territoire. Les mentalités doivent changer ; l'avion ne doit pas constituer un moyen de transport banal et régulier, mais exceptionnel.

En conséquence, on ne peut favoriser de nouvelles installations d'aéroport à Lille comme ailleurs.

Chacun doit prendre ses responsabilités.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1125 - Marine - Lesquin

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 14:31:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Santé publique

Contribution :

Habitante au domaine de la motte de Lesquin, nous subissons les nuisances sonores des "petits avions" et nous enfants sont touchés par la pollution de l'air générée tout d'abord par le trafic routier puis aérien.

Un développement de l'aéroport engendrera une circulation d'autant plus importante ; par ailleurs un groupe scolaire sera implanté dans le quartier : les enfants subiront les nuisances sonores, la pollution au moins 8 heures par jour... Il est prévu une salle de sport ouverte sur le toit, le parc "la plaine des sports" avec différents agrès est toute proche de l'aéroport : comment respirer convenablement en faisant du sport si l'air est pourvu de particules fines néfastes... C'est une abération...

Page 1556 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Ce n'est pas ce que nous souhaitons ni pour nous ni pour eux, nos enfants souffrent de plus en plus d'asthme.

La végétation de moins en moins présente sur la commune due au développement, aux différentes constructions ne pallieront pas la captation d'eau pour les nappes phréatiques ou pire les sols et l'eau sera polluée ou encore le dioxyde de carbone...

Ma famille, mes voisins sommes contre cet agrandissement pour les raisons évoquées mais aussi l'utilité de cet agrandissement

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1126 - Eric - Mons-en-Barœul

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 15:11:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : non-sens écologique

Contribution :

Ce projet d'agrandissement est un non-sens écologique et source aggravant de pollution aux particules fines sortant des réacteurs. Le bilan empreinte carbone de celui-ci sera encore plus négatif, s'il y a plus de jets privés.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1127 - Blanchard Alexandra - Mons-en-Pévèle

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 16:42:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contre le projet de modernisation.

Contribution :

Je manifeste ici ma totale désapprobation quant à ce projet qui n'est autre qu'un projet d'extension. Notre devoir est de protéger notre capital restant et non de le dégrader davantage qu'il ne l'est déjà : Outre la pollution sonore et atmosphérique qui découlera d'un flux aérien étendu, ce projet conduira nécessairement à l'artificialisation des sols découlant des infrastructures diverses et variées qui s'implanteront suite à ce projet. Il est grand temps d'agir en citoyen responsable et soucieux de l'avenir de nos enfants!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Page 1557 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

@1128 - Christophe - Mons-en-Pévèle

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 16:56:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contre le projet de modernisation.

Contribution :

Comment cautionner ce projet qui n'est autre qu'une extension déguisée! Stop à la pollution, à l'artificialisation de nos sols, mobilisons-nous pour l'avenir de notre planète et non pour consommer davantage encore et détruire ce qu'il nous reste!!!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1129 - Versavel Nicolas - Mont-Bernanchon

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 17:41:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution contre le projet de agrandissement de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin n'est que pour 1,3% du budget annoncé de 100,9M€ une mise au norme européennes, tous le reste du budget sert a une extension.

Ce qui est une aberration d'un point de vue impacte environnemental par rapport au émission de dioxyde de carbone demandé par le rapport du GIEC. Alors que le train remplit cette tache au vue des correspondance de l'aéroport de Lille-Lesquin.

La hausse de pris du carburant (même si le kérosène de l'aérien est détaxé pour le moment) et les alternative comme les agrocarburant feront automatiquement monté le prix des denrée alimentaire ce qu'il vaux mien évité a mon sens

Le secteur de l'aviation a prévue lui même un baisse du trafic suite a l'utilisation de la visioconférence durant la covid.

Tous ce si font de ce projet un projet qui va a l'encontre du bon sens.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1130 - DELANNOY Laurent

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 18:05:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 1558 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Objet : Non respect des hauteurs d'atterrissage

Contribution :

Voici une photo prise ce dimanche 27 février 2022 depuis mon jardin passage au dessus de la voie verte. Je ne pense pas que les 250 mètres de hauteur soient respectés.

Laurent DELANNOY

Pièce(s) jointe(s) :



@1131 - DELANNOY Laurent - Seclin

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 18:09:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

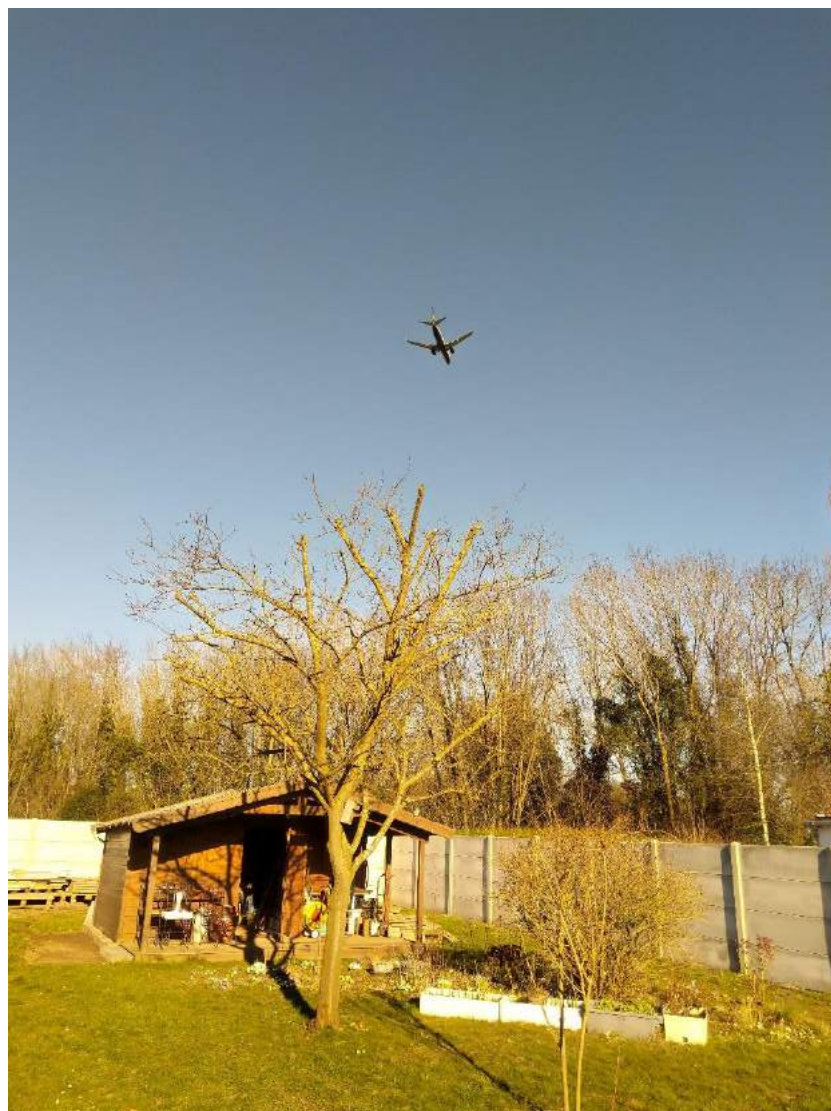
Objet : Hauteur non respecté

Contribution :

Suite : Voici une autre photo prise ce dimanche 27 février 2022 depuis mon jardin passage au dessus de la voie verte. Je ne pense pas que les 250 mètres de hauteur soient respectés.

Laurent DELANNOY

Pièce(s) jointes(s) :



@1132 - Gillet Aurélie - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 18:44:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition à ce projet

Contribution :

C'est toujours étonnant de constater que ceux qui parlent de modernisation présentent pourtant des projets d'un autre temps.

En prenant en considération les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, il est impensable de prévoir d'augmenter considérablement le nombre de passagers. A court terme, les avions seront toujours très polluants. A moyen terme, aussi! Les technologies vertes n'existent pas et amènent leur lot de problème.

La métropole de Lille étant très dense, de nombreuses personnes subissent déjà les nuisances, sonores notamment, liées aux avions. Rappelons que le décollage d'un avion avoisine les 130dB ce qui n'est pas sans conséquences sur la santé. Le coût social du bruit est estimé à 155,7 milliards d'euros par an (d'après l'ADEME). Augmenter les nuisances sonores ne peut qu'augmenter ces coûts déjà faramineux.

Prévoir d'artificialiser toujours plus de terres pour les usages d'une minorité, au détriment de l'intérêt général, dans un contexte de perte sans précédent de biodiversité est aberrant. Le déplacement par avion ne profite pas à la majeure partie de la population, il est estimé que 80% de la population mondiale n'a jamais pris l'avion. Augmenter les avions low cost profite à celles et ceux qui ont les moyens, qui multiplient les trajets pour de courts déplacements, avec les dégâts écologiques qui vont de pair.

Lors d'une promenade d'une heure à Ennevelin un dimanche après midi, c'est trois décollages d'avion observés et surtout entendus. Ce qu'on souhaite dans le ciel, ce sont des oiseaux et non des avions.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1133 - BROUX AURELIE - Radinghem-en-Weppes

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 18:50:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Avis sur ce projet

Contribution :

Je suis contre ce projet d un point de vue écologique.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1134 - Béatrice

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 19:36:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Modernisation de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Je suis une utilisatrice occasionnelle de l'aéroport et en plein été, j'ai pu constater son manque de place et sa saturation. Je suis d'accord avec le projet proposé. L'aviation va faire des progrès dans le domaine du bruit et des émissions gazeuses. Pour avoir un équilibre entre modernisation et la situation des riverains, il faudrait s'assurer que les avions volant la nuit soient les moins bruyant possibles.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1135 - DEFFRENNES Isabelle - Baisieux

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 19:58:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet de modernisation de l'aéroport

Contribution :

Je suis contre l'agrandissement des pistes et l'augmentation des nuisances aériennes : sonores, pollution atmosphérique (particules ultra-fines non étudiées et extrêmement nocives pour la santé)...Pour l'enjeu de santé des habitants de la métropole européenne de Lille il est important de mettre en place un couvre feu. Il ne faut pas permettre l'arrivée des gros porteurs. Il s'agit d'orienter les avions sur une trajectoire optimale qui valoriserait une diminution de la population survolée.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1136 - Decrock Léna - Bouvines

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 20:04:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

NON à l'élargissement des pistes de l'aéroport qui permettront l'arrivée de gros porteurs. Cela portera nuisance supplémentaires aux riverains et nuira à la vie dans nos villages alentours.

OUI au couvre feu.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1137 - Stéphane - Miribel

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 20:09:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Modernisation de l'aéroport lille lesquin

Contribution :

désapprobation quant au projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille.

Outre la pollution sonore et atmosphérique qui découlera d'un flux aérien étendu, ce projet conduira nécessairement à l'artificialisation des sols découlant des infrastructures diverses et variées qui s'implanteront suite à ce projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1138 - Decrock Valérian - Bouvines

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 20:10:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

C'est une aberration écologique et citoyenne.

NON à l'agrandissement.

OUI à la modernisation.

OUI au respect de la tranquillité des citoyens.

OUI à la mise en place d'un couvre-feu.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1139 - Decrock Hervé - Bouvines

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 20:18:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Nuire à la tranquillité des citoyens n'est pas un projet .

Tout est une question de fric.

Oui à la modernisation mais laissez-nous notre tranquillité.

Oui au couvre-feu.

Non à l'agrandissement !!!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1140 - Thérèse - Cartignies

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 20:28:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Non à la pollution sonore et atmosphérique conséquences de ce projet !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1141 - Tytgat Alain Katia - Templeuve

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 21:05:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre l'extension de l'aéroport Lille lesquin

Contribution :

Aucun envie que Templeuve en Pévèle soit de plus en plus survolé par les vols aériens, désagrément de bruits, pollution, nuisances multiples. Ok pour la modernisation mais pas pour l'extension.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1142 - Pierre

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 21:53:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Un avis défavorable au projet s'impose

Contribution :

Ce projet de développement du trafic aérien ne répond ni à une demande de la population, ni à un impératif de sécurité ou de santé publique, au contraire ! Alors, pourquoi et pour servir quels intérêts serait-il autorisé ?

Les nuisances aériennes ne sont d'ores et déjà pas contrôlées par l'exploitant aéroportuaire. Les riverains n'en peuvent déjà plus, or leurs plaintes sont niées. Qu'est-ce que cela serait en autorisant l'accroissement du trafic aérien ?

Depuis des années, je suis témoin que les représentants des communes impactées par les survols réclament des aménagements et des réductions des nuisances. Que leur a-t-on réellement accordé ? Rien de sérieux. Le discours de l'exploitant aéroportuaire a toujours été de « l'enfumage » et destiné à endormir les riverains. Comment croire les bonnes intentions de façade de l'exploitant de l'aéroport dans l'exposé de son projet alors qu'il ne prend aucun engagement concret et chiffré, et qu'il ne veut consacrer aucun budget sérieux à la réduction des nuisances ?

Ce projet cache en outre un souhait de l'exploitant de développer le fret aérien. Or les habitants n'en veulent pas !

L'avion a cette particularité d'être un moyen de transport où c'est l'offre qui crée la demande (et non l'inverse) :

-S'il y a des candidats au voyage par avion, c'est parce qu'il y a une offre de vols proposés à des tarifs attractifs. L'offre abondante de billets pas chers, notamment vers l'étranger, crée artificiellement des envies de voyages

-A l'inverse, s'il n'y a pas de vols proposés à des tarifs attractifs, les candidats au voyage se reportent naturellement vers des modes de déplacement alternatifs (train à grande vitesse) et/ou privilégient des destinations de vacances plus proches (en France)

Alors pourquoi vouloir favoriser le développement du trafic aérien, à rebours des enjeux climatiques et de santé publique ?

Pourquoi vouloir inciter les habitants de notre région à passer leurs vacances vers des destinations lointaines (ce qui ne fait qu'aggraver le déficit de notre balance commerciale nationale), plutôt que de les inciter à rester en France pour leurs vacances ?

Ce projet de développement de l'aéroport est d'un autre temps.

Les habitants peuvent tolérer le maintien de l'activité aérienne à son niveau actuel, avec des mesures de réduction des nuisances rendues obligatoires :

-instauration d'un couvre-feu, comme à Nantes, Orly, Beauvais, Mulhouse,...

-extension des taxiways permettant d'utiliser l'intégralité de la piste pour favoriser une prise d'altitude la plus rapide possible

-surveillance accrue des trajectoires réelles et sanctions financières dissuasives contre les décollages et atterrissages irréguliers

Mais les habitants ne toléreraient pas un développement aussi fort de l'activité de l'aéroport de Lesquin.

Si ce projet de développement était autorisé, il est évident que l'exploitant, ayant investi un tel budget dans son projet, fera tout pour rentabiliser son investissement, avec un développement forcé du trafic aérien passagers et fret. Ses bonnes intentions de façade seront alors vite oubliées, et le conflit avec les communes riveraines ne fera que s'envenimer jusqu'au point de rupture.

Et si, quelques années après une autorisation du projet, face à l'opposition croissante des riverains et aux recours juridiques inévitables, l'exploitant de l'aéroport était finalement contraint de renoncer à son plan de développement du trafic ? La catastrophe économique serait totale, tant pour l'exploitant que pour le SMALIM.

Dans son propre intérêt, l'exploitant de l'aéroport doit « revoir sa copie » et réduire ses ambitions économiques, comme l'a fait récemment l'exploitant de l'aéroport de Bordeaux.

Toutes les communes impactées par le survol des avions, tous les habitants survolés, se sont unanimement élevés contre ce projet de développement du trafic aérien. Un projet qui fait se dresser une telle majorité d'habitants contre lui ne peut pas être accordé !

Les décideurs politiques doivent entendre la voix de ceux qu'ils sont censés représenter et dont ils tirent leur légitimité. Sinon cela signifierait que nous ne vivons plus en démocratie. Une part des Français le pense déjà... Messieurs les Commissaires Enquêteurs, de grâce, ne contribuez pas à cela.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1143 - Riviere Nicolas - Croix

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 22:38:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Desserte de l'aéroport

Contribution :

Page 1567 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Une ligne de métro jusqu'à l'aéroport

Merci

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1144 - Laporterie Marie

Date de dépôt : Le 27/02/2022 à 23:02:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le développement de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Augmentation de la pollution sonore et atmosphérique et artificialisation des sols du fait de l'extension des infrastructures associées à l'aéroport.

En soutien aux riverains de l'aéroport, j'exprime mon opposition à ce projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1145 - PRUNES-URUEN Sophie - Seclin

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 09:11:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

L'intitulé de cette enquête publique est une preuve, s'il en est, du manque de probité sur lequel est bâti ce projet qui, cette fois encore, nous est présenté comme un projet de "modernisation" alors qu'il s'agit à la fois d'une mise aux normes et d'une extension.

On ne peut par conséquent que s'opposer à ce projet qui repose avant tout sur une mystification sémantique qui par définition n'apporte aucune information transparente à la population et fausse l'interprétation qui peut en être faite.

Pour exemple: le maître d'ouvrage, sous prétexte de l'obligation de la mise aux normes de l'existant (selon les directives de l'U.E. en 2008 et 2014) a modifié de manière significative l'infrastructure en élargissant de 15 m la piste principale afin de permettre l'arrivée d'aéronefs plus lourds, plus bruyants, plus polluants, volant plus bas et entraînant des modifications de trajectoires qui impacteront sans doute de nouvelles communes; ou encore le refus d'AdL d'instaurer de façon contraignante un couvre-feu qui prouve la volonté des porteurs du projet, et ce contrairement à leurs déclarations, de développer une activité nocturne.

Page 1568 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Enfin, au-delà du fait que ce projet soit d'une part non sincère, et d'autre part complètement anachronique d'un point de vue environnemental, on peut s'interroger sur le fait qu'il tende à aboutir au moment-même où la MEL renouvelle son PLU dont la colonne vertébrale, le PADD, s'oppose, entre autres mesures, à l'artificialisation des sols, entend développer la mobilité douce et met en oeuvre un réseau de villes gardiennes de l'eau. Quel crédit apporter désormais à ce PADD au vu du projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin? Et que penser du fait qu'Eiffage, très présent dans la Métropole (le groupe a par exemple récemment remporté le marché d'installation des caméras de vidéosurveillance) puisse si facilement avoir raison des ambitions environnementales de la MEL alors que nous connaissons tous les chiffres inacceptables de 6500 morts prématurées annuelles dues à la pollution de l'air dans les Hauts de France dont 1700 dans la Métropole de Lille?

Ce projet de modernisation/extension de l'aéroport de Lille-Lesquin, s'il aboutit, jettera le discrédit sur toutes les politiques environnementales à venir de la Métropole Européenne de Lille et des communes qui la composent.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1146 - About Guy - Templemars

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 09:19:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Le projet est présenté de telle façon qu'il occulte la bétonisation des sols , et qu'il ne tient pas compte des champs captants.

Je suis pour la modernisation de l'aérogare , mais absolument contre l'agrandissement des pistes , taxiways et parkings .

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1147 - DELANNOYj Laurent - Seclin

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 09:47:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Hauteur non respectée suite

Contribution :

Et ça continue ce lundi 28 février 2022, de plus en plus bas 📉

Pièce(s) jointes(s) :



@1148 - Christian - Templeuve

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 09:59:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'extension de l'aéroport

Contribution :

Le trafic passager et son lot quotidien de nuisance ,survol de nos habitations, pollutions retombées et bruits particulièrement la nuit.....

Pour toutes ces raisons je suis opposé à l'augmentation du fret aérien qui sans nul doute viendra rendre insupportable la vie des habitants des villages survolés.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1149 - Deleuze Thierry - Seclin

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 10:17:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Enquête public aéroport

Contribution :

Cher Monsieur,

Page 1570 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Chère Madame,

Veillez trouver ci-joint notre avis.

Cordialement,

Thierry Deleuze

Acurity

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Enquête public Aéroport - Acurity Parc commercial de Seclin.doc, page 1 sur 1

Acurity
Rue des Clauwiers 463
59113 Seclin

Mairie de Lesquin
Monsieur Christian LEBON
39 rue Faidherbe
CS 20425
59814 Lesquin Cedex

Paris, le 11 février 2022

Objet : *projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin*

Monsieur le Président,

En notre qualité de gestionnaire de l'ASL de l'Épinette nous souhaitons participer à l'enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin et vous informons que nous sommes favorable à un tel projet aussi bien dans son volet mise aux normes que dans celui de sa modernisation.

Il nous paraît important pour l'accueil des passagers que l'aéroport puisse répondre aussi bien à la conformité liée aux évolutions réglementaires et à l'amélioration requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien qu'à la réhabilitation de l'aérogare existante.

En effet, l'étude prévoit que l'aérogare sera saturée en 2023/2027 avec 2.6 millions de passagers avec une prévision de trafic de 3,4 à 3,9 millions de passagers en 2039.

Selon l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique, le projet de modernisation de l'aéroport répond à une politique environnementale forte notamment en limitant les nuisances sonores, en suivant et en maîtrisant les émissions de pollution dans l'air et de gaz à effet de serre, en poursuivant la réduction des consommations d'énergie...

Dans le cadre de cette politique environnementale, nous avons bien noté que la desserte de l'aéroport sera renforcée par les transports en communs, les déplacements en transports en commun constituant un complément au projet, à moyen et long terme.

Sur ce point, nous souhaitons attirer votre attention sur le fait que le réseau routier de Lille Sud est congestionné. En tant que locataire de commerces du Parc commercial de Seclin, nous subissons des embouteillages très importants et très fréquents.

Il nous paraît primordial que le projet de modernisation de l'aéroport et le développement des transports en commun qui en découle s'inscrivent dans la réflexion d'un réseau routier performant pour l'ensemble du territoire.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Thierry Deleuze

@1150 - DESQUIENS Pierre - Santes

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 10:44:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution à l'enquête relative à la modernisation de l'aéroport de Lesquin

Page 1572 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Bonjour, Je souhaite apporter mon témoignage afin de faire comprendre que le plus urgent, c'est de desservir l'aéroport par un transport en commun par rail direct depuis Lille Flandres :

Retraité depuis peu, j'ai travaillé les trente dernières années dans deux grandes entreprises françaises chacune leader dans leur domaine. J'étais amené à me déplacer très souvent en France et à l'étranger en avion. Eh bien jamais je ne suis parti depuis l'aéroport de Lesquin. Toujours depuis ROISSY ou même Orly. La raison est la suivante : si on se déplace en avion, c'est pour une raison importante pour l'entreprise, et louper l'avion équivaldrait pratiquement à une faute professionnelle.

Prendre l'avion à Lesquin, c'est risquer de rester bloqué sur l'autoroute et louper l'avion. Pour éviter cela, il faut partir une heure plus tôt de chez soi. Or il se trouve qu'il faut moins d'une heure pour rejoindre Roissy depuis Lille en TGV.

Donc, dans les entreprises, on ne regarde même pas s'il y a un avion au départ de Lesquin, on choisit d'office un avion depuis Roissy ou Orly. Et on y va en TGV depuis Lille ou Valenciennes me concernant, mais aussi de Douai ou Arras.

J'ai interrogé récemment un ami qui travaille également dans une autre très grande entreprise leader mondial et qui se déplace souvent en avion. Il m'a confirmé également n'avoir jamais pris l'avion à Lesquin et partir d'office de Roissy ou Orly.

Travaillant dans le domaine des tram-trains, j'avais écrit au président de la chambre de commerce que je connais personnellement pour attirer son attention sur la facilité de mise en place d'un tram-train au départ de Lille Flandres qui emprunterais la ligne SNCF Lille Orchies, et qu'il suffisait de construire un aiguillage après la gare de Lesquin et 1900 m de voie ferrée légère type tramway pour arriver au terminal de l'aéroport.

J'ai maintenant rejoint le conseil de développement de la MEL et constaté avec une grande satisfaction que cette idée était passée au stade de projet, mais hélas avec un horizon très lointain. Je pense au contraire que si on veut améliorer l'aéroport de Lesquin, c'est par la mise en place rapide d'un tram-train direct et fréquent le reliant sans arrêt à la gare de Lille Flandre.

Pour information, un tram-train peut emporter jusque 300 personnes et il y a possibilité d'en accoupler 2 ou 3, soit jusque 900 personnes ! Il roule à 100 km/h sur voie SNCF et 70 km/h sur la portion rails de tramway.

Je reste à votre disposition si vous avez besoin de plus d'informations techniques.

Cordialement,

Pierre DESQUIENS

Page 1573 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1151 - Paul - Vigny

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 10:50:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : "Modernisation"?

Contribution :

La "modernisation" est-elle encore actuellement dans le toujours +, l'artificialisation, le développement à tout prix? Un projet dépassé et déconnecté des enjeux et crises actuels (environnementaux, sanitaires, qualité de vie, localisme,...). En revanche excellent projet des années 1980-1990...

Non à ce projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E1152 -

Date de dépôt : Le 25/02/2022 à 17:26:56

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Courrier pour la participation à l'enquête publique

Contribution :

Bonjour,

Ci joint mon courrier pour la participation à l'enquête publique pour l'aéroport de Lesquin

Cordialement

Pièce(s) jointes(s) :

Document : courrier.pdf, page 1 sur 1

Ma TOFFANELLI
Gérante du magasin OPTICAL CENTER
90 rue du commerce
59113 SECLIN

Mairie de Lesquin
Monsieur Christian LEBON
39 rue Faidherbe
CS 20425
59814 Lesquin Cedex

Paris, le 11 février 2022

Objet : *projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin*

Monsieur le Président,

En notre qualité de commerçant dans la Zone So Green de Seclin, nous souhaitons participer à l'enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin et vous informons que nous sommes favorable à un tel projet aussi bien dans son volet mise aux normes que dans celui de sa modernisation.

Il nous paraît important pour l'accueil des passagers que l'aéroport puisse répondre aussi bien à la conformité liée aux évolutions réglementaires et à l'amélioration requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien qu'à la réhabilitation de l'aérogare existante.

En effet, l'étude prévoit que l'aérogare sera saturée en 2023/2027 avec 2.6 millions de passagers avec une prévision de trafic de 3,4 à 3,9 millions de passagers en 2039.

Selon l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique, le projet de modernisation de l'aéroport répond à une politique environnementale forte notamment en limitant les nuisances sonores, en suivant et en maîtrisant les émissions de pollution dans l'air et de gaz à effet de serre, en poursuivant la réduction des consommations d'énergie...

Dans le cadre de cette politique environnementale, nous avons bien noté que la desserte de l'aéroport sera renforcée par les transports en communs, les déplacements en transports en commun constituant un complément au projet, à moyen et long terme.

Sur ce point, nous souhaitons attirer votre attention sur le fait que le réseau routier de Lille Sud est congestionné. En tant que exploitant de commerces du Parc commercial de Seclin, nous subissons des embouteillages très importants et très fréquents.

Il nous paraît primordial que le projet de modernisation de l'aéroport et le développement des transports en commun qui en découle s'inscrivent dans la réflexion d'un réseau routier performant pour l'ensemble du territoire.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées

Ma TOFFANELLI



@1153 - Lucie - Ronchin

Organisme : habitante de Ronchin

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 10:53:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 1575 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Objet : Opposition à l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Madame, Monsieur,

Je vous vous écris pour m'opposer à l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin, qui est un projet archaïque venant d'une époque révolue où l'on pouvait émettre du carbone sans compter. Il est tout à fait contraire à l'ambition - honorable - de neutralité carbone de la MEL d'ici 2050.

L'époque est à la préservation des milieux, à la préservation des milieux, à la sobriété heureuse. Pas à la bétonisation des terres pour faire décoller plus d'avions qui réchauffent l'atmosphère !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1154 - WAUCQUIER hugues

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 11:06:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Modernisation ?

Contribution :

Je suis contre l'agrandissement de l'aéroport de "Lesquin"... En effet je pense que ce projet est déjà obsolète, vu les enjeux climatiques qui impactent réellement notre planète depuis plus de 50 ans, et que l'on refuse de voir...

Le pétrole et le kérosène sont en stocks limités sur terre, et leurs niveaux bien bas. La consommation des avions est hallucinante. Les pratiques, en matière de gestion et d'économie de celle-ci sont exemptes de tout fondement. (vidage des réservoir parfois pendant les trajets, circulation des avions à vide pendant la crise covid pour que les compagnies gardent leurs affectations dans les aéroports...)

Je vous fait grâce du chapitre concernant les pollutions en tout genre, y compris du bruit !

Mais je voudrai aussi, mentionner la confiscation des terres agricoles pour mener à bien ce projet. En effet la production d'alimentation pour nourrir les humains est vitale. L'intensification des cultures agricoles à atteint ces limites. Ici aussi, les pratiques en matière de pollution sont dépassées ! Pour produire des aliments de qualité, on a besoin de surfaces agricoles ! Les parcelles visées par cette extension, sont réputées comme étant d'une qualité et d'un potentiel excellent !

Je pense qu'il est tant d'ouvrir les yeux, et de fortement "réduire la voilure" si nous voulons laisser un espoir d'avenir à nos petits enfants !

Les " trente glorieuses " sont bien finies. Elles ont fait énormément de dégâts, souvent irréparables... Il est temps de changer de braquet !

Page 1576 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Bonnes réflexions, et choisissez en regardant notre planète, pour qu'elle soit encore en capacité d'accueillir la vie...

Cordialement.

Hugues WAUCQUIER.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1155 - DESTAILLEUR ANDRE - Wavrin

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 11:15:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis projet modernisation Aéroport Lille -Lesquin

Contribution :

Oui à la modernisation de l'aéroport pour une meilleure gestion des flux et de la protection de l'environnement

Non à son extension

C'est un contre-sens, à l'heure du réchauffement climatique, de l'augmentation du coût des carburants d'augmenter la capacité d'un transport aussi polluant

L'argent prévu pour cet agrandissement serait mieux utilisé à développer des transports doux pour amener les voyageurs vers les aéroports existants autour de la MEL et favoriser le déplacements moyennes distances par des transports moins énergivores et moins polluants.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1156 - Laurent jerome

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 11:22:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Refus

Contribution :

Bonjour,

Nous ne pensons pas que la solution soit dans le toujours plus. A l'heure où il faut mettre l'écologie en avant, augmenter le trafic aérien sur Lille, alors que nous sommes à 1 h de train de Roissy et de Bruxelles nous paraît aberrant et sans grande utilité.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E1157 - Catherine NORGEOT

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 11:24:11

Lieu de dépôt : Par email

Objet : modernisation aeroport lille ZONE DE L'EPINETTE SECLIN

Contribution :

SCI MTMMonsieur Daniel MENAGEZAC DE L'EPINETTE1 Rue des Clauwiers59113 SECLIN

Création d'un accès et une sortie supplémentaire pour la zone de l'Épinette, infernale au heures de pointes pour entré et sortir nous attendons depuis 15 ans un accès supplémentaire. Au départ nous étions une dizaine d'entreprises et aujourd'hui la zone est saturée.

cordialement

Daniel MENAGE06.11.70*****

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1158 - Facon Antoine - Gondecourt

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 12:33:27

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Gardons les pieds sur terre

Contribution :

CF PJ.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : ADL-Enquete.pdf, page 1 sur 2

Ma famille et moi somme basé sur la métropole lilloise, je suis amené à me déplacer régulièrement (1 à 2 fois par semaine) dans le cadre de mon activité professionnelle partout en France. Je précise que je ne supporte aucun parti politique.
Je fais donc usage de cet aéroport mais aussi bien sûr du train. Force est de constater que depuis Lille il est très facile de rejoindre n'importe quelle ville en France dans des délais acceptables. Nous n'habitons pas une zone enclavée.

Tout d'abord, il faut bien comprendre que si des entreprises privées sautent sur l'occasion de mener des investissements aussi importants que pour la modernisation/extension de l'ADL c'est que le projet sera rentable voire très rentable pour l'entreprise. Hors toute entreprise privée n'a qu'un seul objectif : RENTABILITE (à court terme si possible) pour satisfaire les actionnaires et c'est tout à fait normal pour une entreprise.
A l'échelle d'un territoire, une entreprise et des collectivités représentées par leurs concitoyens ne peuvent pas avoir les mêmes enjeux à court, moyen et surtout long terme d'un point de vue social, environnemental et sociétal.

Je pense sincèrement que ce type de projet représente un **non sens écologique**. Depuis quelques années, les mentalités évoluent autour des questions de la responsabilité environnementale et de l'écologie. Des lois sont promulguées pour aider à faire évoluer les choses (malus écologique sur les véhicules émetteurs, zone à faibles émissions - ZFE, notes écologiques sur les produits de consommation, etc).
Acter le développement d'un moyen de transport le plus polluant de tous est un non sens. Si on laisse faire, on va se retrouver avec une ZFE à Lille où des véhicules seront interdits de circulation alors que la même ville pourra être survolée par des avions extrêmement polluants. Quelle est la cohérence ?
L'Île de France est une région où des études sont souvent menées sur la qualité de l'air. [Un rapport sorti en 2022](#) (Airparif) fait état de 1 décès sur 10 en Île-de-France en 2019 serait lié à la pollution de l'air.
Nous ne voulons pas de cela pour nos familles ici sur la métropole lilloise.

Toutes les statistiques que peuvent montrer les acteurs du projet pour essayer de démontrer que l'empreinte écologique est un de leur sujet de préoccupation majeur est tout simplement voué à manipuler les chiffres pour les faire apparaître comme étant acceptables (ramener la pollution au nombre de passagers par exemple). Il ne faut pas oublier que l'objectif d'une entreprise est la rentabilité ! La démarche écologique n'est pas sa priorité.

Les bonnes intentions environnementales affichées par les promoteurs du projet ne suffiront, en aucun cas, à compenser les effets néfastes de cette augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

Ce mode de transport est aujourd'hui emprunté par une frange de la population. Selon le [rapport](#) du Ministère de la transition écologique, il apparaîtrait qu'en 2008, la moitié des vols était le fait de 20 % de personnes dont les revenus étaient les plus élevés. Les inégalités demeurent. Ce qu'il faut retenir c'est que les personnes les plus aisées contribuent beaucoup plus à la pollution dû à leur mode de vie par rapport aux classes moins favorisées

et intermédiaires. Le projet de l'ADL a donc des conséquences néfastes pour l'ensemble des citoyens de la métropole alors que seulement 20% des habitants utilisent ce service.

L'évolution des usages a été très largement bouleversée durant la crise du Covid. Là où les déplacements professionnels étaient monnaie courante, aujourd'hui nous privilégions les réunions en virtuel qui permettent d'être bien plus productif et de gagner du temps. Une partie non négligeable du trafic d'affaires est donc en chute libre. Pour 2022, l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) envisage des scénarios oscillant entre 26% et 31% de passagers en moins par rapport à 2019.

Pour construire ma réflexion sur le projet ADL, j'ai consulté un certain nombre de documents que je vais mettre en référence qui ont permis de me forger mon opinion :

Article du Monde sur la situation des aéroports régionaux en France : [Le business très lucratif des aéroports de taille moyenne en France](#) de Janvier 2020.

Je vais citer quelques passages :

"Les perspectives de développement semblent passablement bouchées dans le secteur des autoroutes, dont les fins de contrats se rapprochent inexorablement. « Il nous faut trouver d'autres concessions pour former un équilibre avec notre activité de travaux », résume Marc Legrand, directeur des concessions d'Eiffage."

"Si les aéroports régionaux suscitent autant d'intérêt, c'est qu'ils ont tous les atouts pour se transformer en machines à cash. D'abord, en développant l'activité à marche forcée, après des années de gestion prudente par les CCI. « Dans les aéroports, beaucoup reste à faire : on peut doubler le trafic en quinze ans, même s'il n'est pas sûr que ce soit un modèle pérenne d'inciter les gens à prendre l'avion pour le week-end », explique Mathias Burghardt, qui dirige l'activité infrastructures du fonds d'investissement Ardian, gestionnaire d'aéroports régionaux en Europe et candidat malheureux à plusieurs opérations en France."

[Rapport de l'autorité environnementale sur le projet :](#)

Les recommandations sont sans appels, les données utilisées dans la constitution du dossier font preuve (et je cite) : "de l'excès d'optimisme des hypothèses du dossier"

"Compte tenu de l'excès d'optimisme des hypothèses du dossier, l'Ae recommande de corriger les estimations des émissions de gaz à effet de serre pour le scénario de référence et pour le scénario de projet en utilisant des hypothèses réalistes et cohérentes avec celles du scénario dit « avec mesures supplémentaires » de la SNBC."

[Lille : « Hypothèses non réalistes », l'Autorité environnementale se montre critique envers le projet d'extension de l'aéroport](#)

@1159 - Rousseau Louis - Marseille

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 12:56:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Pour l'abandon du projet de « modernisation » de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Contribution de l'Association ATTAC Marseille

Les objectifs de l'Accord de Paris, porté par la France, visent à atteindre la " neutralité carbone" en 2050 pour contenir l'augmentation de la température à 1,5°C, ou plutôt 2°C, compte tenu du retard déjà pris.

Or, viser la neutralité carbone en 2050 suppose de parvenir à diviser par six nos émissions.

Le transport aérien déclare qu'il contribue aujourd'hui à moins de 3% des émissions annuelles de GES alors qu'il en constitue en réalité 6 à 7% en prenant en compte les différents "effets non-CO2" (le « forçage radiatif »).

Le GIEC, dans son rapport spécial sur l'aviation de 1999, estimait que les effets totaux de l'aviation sont entre 2 et 4 fois supérieurs à ceux du seul CO² correspondant au kérosène.

Alors que l'Union européenne est en train d'approuver un objectif de réduction de 55% à l'horizon 2030, la France n'a pas encore pris de mesures pour l'atteindre.

L'État a pourtant été condamné à plusieurs reprises, par notre propre justice, pour insuffisance d'action (affaires Grand Synthe, Notre Affaire à Tous, Plan de protection de l'atmosphère, ...).

Alors que la filière aviation n'envisage que le retour au monde d'avant

La crise du COVID a permis d'évaluer l'impact d'une forte réduction du transport aérien et de commencer à développer de nouveaux modes de vie et de travail, l'industrie aéronautique (constructeurs, compagnies aériennes et aéroports) pratique un lobbying intense pour revenir à l'activité pré-crise et poursuivre sur la croissance "sans fin " à raison d'un doublement du trafic tous les 15 ans.

Et tous, avec l'appui du Gouvernement, mettent en avant, au-delà de l'évolution des performances technologiques des avions, une kyrielle de solutions qui permettraient d'atteindre le "Net zéro émission" : le fameux "avion vert à hydrogène", l'avion électrique, les carburants "durables et la "compensation carbone", portée par le programme CORSIA.

Les fausses solutions obligent à une nécessaire décroissance du trafic aérien

De nombreux scientifiques, des étudiants et anciens élèves des écoles aéronautiques et des bureaux d'études indépendants ont clairement démontré que, en maintenant le taux de croissance du passé, ce qui entraînerait un doublement des passagers et des flottes d'ici 2050, les innovations arriveraient trop tard pour atteindre l'objectif de neutralité carbone.

Les ingénieurs du cabinet B&L Evolution ont fait en 2020 un constat sans appel : « Pour s'aligner avec l'Accord de Paris sur le climat et ne pas dépasser 2°C de changement climatique, une diminution du nombre de passagers comprise entre 2,5 % et 4 % par an est nécessaire. En d'autres termes, il faudrait réduire de moitié le nombre de passagers annuels d'ici vingt ans maximum. »

L'avion à hydrogène ne transportera pas encore de passagers en 2035, et quelles seront les quantités « d'hydrogène vert » à cette époque ?

Quant à la compensation, une étude de la Commission européenne de 2021 conclue que le système de compensation carbone Corsia sera inefficace pour réduire les effets négatifs du secteur aérien sur le climat.

La fuite devant l'aggravation du réchauffement climatique ne pourra durer : la nécessité de ne plus subventionner l'avion, mode de transport le plus polluant, va devoir s'imposer bien avant 2030

Au printemps 2021, Corinne Le Quéré, présidente du Haut Conseil pour le Climat a déclaré :

« Ce n'est pas le moment de soutenir l'aviation coûte que coûte, mais d'ouvrir le débat sur le fait de réduire les déplacements en avion. »

Le HCC demande de « rattacher les émissions liées aux transports aériens et maritimes internationaux dans l'objectif de neutralité carbone de la France ».

Pour l'association Transport & Environnement (T&E), l'aviation internationale est bien incluse dans

l'accord de Paris. « L'accord demande en effet aux parties d'établir des objectifs de réduction des émissions pour "toute l'économie". »

L'UE a déjà inclus l'aviation hors de ses frontières dans ses NDC (Nationally determined contribution).

L'exonération de taxe du kérosène peut et doit être supprimée au niveau national, et la TVA sur les billets ramenée au taux normal de 20% ; il faut planifier une augmentation de l'écotaxe sur les billets d'avion.

Aujourd'hui, le kérosène des avions est exonéré de TVA et de taxe carbone (la TICPE, taxe sur les produits pétroliers), à laquelle sont au contraire soumis l'essence et le gazole : cela coûte 7 milliards d'euros chaque année. Le train, lui, supporte la contribution au service public de l'électricité. De plus, le taux de TVA sur les billets d'avion est réduit à 10% sur les vols nationaux, les billets internationaux n'étant soumis, eux, à aucune TVA !

A contrario, la "société civile", salariés, syndicats, associations et ONG, ont déjà tracé les grandes lignes de la reconversion du secteur aéronautique.

Ainsi une réduction immédiate du transport aérien s'impose, qui en passe par l'arrêt des extensions des capacités aéroportuaires.

Présentation tronquée du projet lillois, hypothèses discutables

Il est présenté comme une "modernisation" où les opérations de mise aux normes, probablement nécessaires, masquent en réalité un quasi doublement de la capacité de l'aéroport.

Les hypothèses de croissance du trafic sont conformes au "monde d'avant" : 2 à 3% par an. Aéroport de Lille, comme son homologue de Marseille AMP, les présente comme "naturelles" alors que c'est précisément l'augmentation de l'offre aéroportuaire qui crée la demande et permet l'augmentation du trafic.

Cumul des aspects négatifs / insuffisance des mesures

- nuisances sonores, y compris problématique des vols de nuit avec perspectives d'avions "basés" et rejet d'un couvre-feu
- congestion routière non compensée ou limitée par un développement insuffisant de transports en commun que Aéroport de Lille ne maîtrise pas ; importance de la voiture individuelle
- les impacts sur l'atmosphère, artificialisation des sols, eau, biodiversité ...

Quant aux émissions de gaz à effet de serre, l'Autorité environnementale a émis un avis négatif sur les hypothèses trop optimistes retenues.

De façon plus générale, il est à remarquer que l'Autorité environnementale émet des avis négatifs sur tous les projets d'extension d'aéroport, en raison de l'augmentation entraînée en matière de GES.

Enquête publique biaisée

Les 8 000 pages du dossier sont inaccessibles au citoyen lambda !

L'enquête publique est limitée au seul permis de construire ; elle ne porte pas sur deux aspects fondamentaux : la justification et le dimensionnement du projet et les conditions de son financement.

Si le trafic n'est pas au rendez-vous, l'équilibre financier de l'opération sera compromis ; et ce n'est pas le maître d'ouvrage (Eiffage + AMP) qui assumera mais très certainement le contribuable !

Un gestionnaire à la marge de manœuvre minimale

Le gestionnaire ne maîtrise qu'une très faible proportion des émissions de gaz à effet de serre liées au transport aérien dans son entièreté.

Il a peu de poids sur les compagnies aériennes pour le choix de leurs flottes : les redevances et taxes aéronautiques étant réglementées, les possibilités de modulations, donc incitatives, sont très limitées pour contenir bruit et émissions.

Les collectivités territoriales oublient leurs missions principales

Alors que le propriétaire de l'aéroport est un groupe de Collectivités territoriales qui devraient être en première ligne en matière de satisfaction des besoins de mobilité et de santé de la population, la mise en concession de l'aéroport, a fortiori pour 20 ans, aboutit à abandonner à un opérateur privé, avant tout préoccupé par la rentabilité financière, l'aspect important de cet aménagement du territoire qu'est l'offre de transport aérien, puisque lui seul est chargé du "développement des lignes".

Si le débat national, pas encore européen, n'a pas encore eu lieu, les collectivités territoriales devraient s'en emparer à leur échelle locale et dès maintenant donner la priorité à tous les modes de transport "verts" et solutions alternatives.

Le contexte général de la lutte contre le changement climatique qui passe par une limitation immédiate du transport aérien et tous les effets négatifs pour les citoyens rendent le projet de "modernisation" de l'aéroport de Lille totalement contraire à l'intérêt général.

Il doit être abandonné !

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1160 - Dominique - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 13:08:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 1584 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Objet : Aménagement du taxiway piste principale

Contribution :

Le prolongement du "taxiway" piste 08, devrait permettre de faire démarrer les avions dès le début de piste donc décoller plus rapidement, et prendre de l'altitude pour réduire un peu plus les nuisances sonores pour les riverains.

L'étude de ce prolongement de "taxiway" avait fait l'objet de discussions lors de la CCE (Commission Consultative de l'Environnement) du 14 avril 2021, et devait faire l'objet d'une présentation des conclusions lors d'une prochaine CCE. (voir C.R de la CCE du 14 avril 2021, page 11 dernier §).

Force est de constater que ni lors de la CCE du 14 décembre 2021, ni dans le dossier d'enquête publique, ne figure quoique ce soit concernant ce prolongement qui serait de nature à atténuer, un peu, les nuisances sonores.

Quelle confiance à accorder aux "engagements" de l'exploitant ?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1161 - Defer Jean-Gerard

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 13:21:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Pourquoi suis-je contre ?

Contribution :

J'habite Fretin depuis 30 ans, j'ai quelques fois pris l'avion à Lesquin mais plus souvent à Paris et en Belgique. Jusqu'en 2016 les nuisances sonores étaient supportables sauf que le maire du village voisin a rendu constructibles des terrains agricoles situés sous l'itinéraire des avions, Une fois le lotissement sorti de terre il a fait pression sur la dgac quitte à générer des nuisances plus importantes sur un grand nombre de riverains de Fretin et Templeuve.

Aujourd'hui à travers 8 milles pages nous comprenons qu' eiffage et quelques rares élus veulent transformer l'aéroport national de Lille Lesquin 2/3 des vols intérieurs en structure internationale accueillant les plus gros porteurs tant en passager qu'en frêt et cerise sur le gâteau ; jour et NUIT.

J'ai assisté à toutes les réunions "d'informations " de la smalin et de l'aéroport , pour Mrs Coulon et Gennaert il n'est pas question d'accepter un " couvre-feu".

Je prends l'avion régulièrement pour des vacances à l'étranger à partir des aéroports belges et parisiens , Lille est trop proche de ces structures pour justifier un agrandissement.

Au départ la mise au normes européennes était estimée à 1million3 aujourd'hui elle est passée à 13 millions , pourquoi?

Le projet coûterait cher au contribuables car pour les tonnes de frêt et les 4 millions de passagers espérés il faudra bien développer les infrastructure routières actuellement déjà saturées.

Avec les particules fines la pollution atmosphérique coûtera des années de vie aux riverains..

La nappe phréatique est menacée.

Les gros porteurs que nous promet le projet vont doubler voire tripler les nuisances sonores actuelles , ils sont plus lourds , plus lent à décoller, à prendre de l'altitude, bref plus bruyants.

Eiffage ne se sent pas concernée par les nuisances , la dgac est sous pression d'un élu amateur de pierres bleues.. Alors je suis contre l'agrandissement de l'aéroport et je demande le départ d'eiffage .

Je propose que la dgac reprenne sérieusement les études d'envols moyens et longs avec les associations de riverains

qu'il soit interdit de faire construire des lotissements sous les itinéraires d'envols et d'atterrissage.

Que les riverains encore impactés par les nouveaux itinéraires soient indemnisés mensuellement par l'aéroport en fonction du nombre d'avion.

Avec le départ d'eiffage je demande l'instauration d'un couvre-feu de 22h à 7h

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1162 - Pascal - Vendeville

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 13:55:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :La nécessité de revoir tout le projet. Écoutons nous.

Contribution :

Monsieur le président

Page 1586 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Sur un plan technique , les pentes après décollage de nos avions de ligne modernes sont de l'ordre de 10%. La poussée nécessaire à l'envol est calculée en fonction des paramètres météorologiques (températures, pressions atmosphériques, vent, humidité) , caractéristiques de la piste (longueur et obstacles éventuels sur la trajectoire de départ) et bien évidemment de la masse au décollage de l'aéronef. Les paramètres vitesses sont calculés à l'aide de programmes informatiques , dans le respect des règles internationales, et dans le but d'optimiser les performances et réduire les débits carburant nécessaires au bon déroulement du vol.

Pour réduire l'impact environnemental d'un aéronef au décollage il est préférable d'utiliser une piste de 2825 mètres par rapport à une piste de 2435 mètres ou 2215 mètres.

Vous n'êtes pas sans savoir qu'actuellement, bien que d'une longueur totale de 2825 mètres l'accès à la piste de décollage se fait par l'intermédiaire de deux bretelles d'accès (T2:2435 mètres restants pour un décollage face à l'ouest ; T5: 2215 mètres restants pour un décollage face à l'est).

Une utilisation complète de toute la longueur de piste principale 08/26 lors d'un décollage ,impose actuellement des manœuvres avions au sol chronophages et complexes (remontées de la piste en service, demi-tour).

Le décollage du bout de la piste 26 permet également de privilégier les départs Verma 6P ou Cambrai 6Z (survol à l'est de l'autoroute A1). Ces deux départs réduisent les nuisances que subissent les habitants à l'ouest de l'aéroport (Seclin et ses environs).

Il serait souhaitable de donner du sens au terme « modernisation »: ne pas prévoir la création de taxiways sur toute la longueur de piste alors que l'exploitant a l'intention d'augmenter considérablement le trafic est incompréhensible.

En effet actuellement les alignements pour le décollage de nos avions de ligne sur piste sont très souvent effectués au niveau des bretelles d'accès T2 ou T5(fluidité du trafic et gain de temps). Bien évidemment les performances des avions le permettent, mais ceci au détriment de poussées supplémentaires ou braquages volets supérieurs. Dans les deux cas les contraintes environnementales sont aggravées.(bruits aérodynamiques, sollicitation des poussées réacteurs).

Ce projet de création des taxiways « manquants » est depuis longtemps dans les tiroirs des différents gestionnaires de l'aéroport qui se sont succédés. En revanche la volonté d'investir dans ce type d'équipement n'a jamais été une priorité . Une gestion cloisonnée, des délégations de service publique données à des entreprises dont l'objectif est bien évidemment de réaliser des profits financiers immédiats ne permet pas ce type d'investissement.

De nombreux professionnels de l'aérien ont émis des avis négatifs sur ce projet de « modernisation »:ingénieur de l'aviation civil, ancien cadre de grande compagnie aérienne,pilotes , contrôleurs aériens ...

Ces professionnels ont émis des avis négatifs pour des raisons multiples : économiques, environnementales ou techniques.

Au niveau technique :

Toute augmentation de trafic sur la plateforme de Lesquin sans avoir optimisé l'utilisation de la piste : bretelles d'accès, de dégagement et créneaux d'utilisation (couvre-feu), conditions de stationnement des avions (accès aux groupes de parc de l'aéroport systématique et obligatoire); dégradera l'environnement et sera source de tensions supplémentaires avec les riverains.

La priorité doit être donc donnée à l'amélioration technique de la piste (non pas pour en augmenter le nombre de mouvements, mais pour en diminuer les impacts environnementaux).

L'instauration d'un couvre-feu est nécessaire et exigeant. Il faudra imposer aux compagnies aériennes de dégager impérativement (à priori sur Charles de Gaule) après un horaire défini. Bien évidemment les avions éventuellement basés devront être aussi concernés par cette restriction.

Le projet de « modernisation », tel que présenté actuellement par les gestionnaires de l'aéroport ne maîtrise en rien les impacts négatifs et environnementaux supplémentaires occasionnés par les augmentations de trafic prévus (aéronefs, mais également véhicules terrestres). La pertinence du maintien en condition opérationnelle de la piste secondaire n'est même pas évaluée, alors que celle-ci pourrait très bien servir de réserve foncière si un besoin supplémentaire et impératif devait être exprimé (stationnement aéronefs).

Osons revoir ce projet plus modestement, redéfinissons les priorités et le cahier des charges. Écoutons nous.

Bien cordialement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1163 - Paillard Yannick - Lille

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 16:19:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Association Droit au Vélo - ADAV : prise en compte de l'usage du vélo dans le projet

Contribution :

Créée en 1982, l'association Droit au vélo (ADAV) s'est donné pour but de promouvoir et faciliter les mobilités actives (la marche et le vélo) et de manière générale, tous les modes de déplacements respectueux de l'environnement comme moyens de circulation privilégiés, d'améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons et de les représenter dans la région Hauts-de-France.

Le SCOT de la MEL affiche comme objectif pour 2035 les parts modales suivantes : 40% de déplacement en voiture individuelle, 20% en transport en commun, 32% à pied et 8% à vélo. Le Plan de mobilité de la MEL devrait rappeler ces objectifs en 2022.

Contrairement à l'évocation des transports en commun, le projet n'évoque aucun objectif en termes de part modale vélo.

Aujourd'hui l'accès au site de l'aéroport est très compliqué à pied et à vélo, du fait des nombreuses coupures existantes (voies ferrées, échangeur autoroutier, axes routiers très fréquentés) et de l'insuffisance d'aménagements dédiés aux modes actifs. La Grand'place de Lille n'est pourtant qu'à 8km de l'entrée de l'aéroport, distance très facile à réaliser au quotidien par les cyclistes.

L'implantation même de l'aéroport constitue une coupure surfacique importante pour les modes actifs.

Aujourd'hui, la Métropole Européenne de Lille et la Communauté de Commune Pévèle Carembault ont chacune adopté un schéma directeur cyclable qui met en évidence la nécessité d'aménager ce site.

Le fonds de compensation des émissions de gaz à effet de serre pourrait être sollicité pour financer les aménagements cyclables dans le cadre des politiques cyclables mises en place par ces deux collectivités, en plus des projets de transports en commun.

L'aéroport doit également être équipé d'un dispositif de stationnement sécurisé et abrité des vélos selon les critères suivants :

Système d'accroche permettant d'attacher au moins le cadre et une roue du vélo à un point fixe avec un antivol en U et système d'accroche efficace pour les vélos Cargo

Respect des normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Un système de consigne des effets personnels liés à l'usage du vélo : casque, sacoche, gants, etc.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1164 - Celine - Templeuve

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 17:54:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Refus agrandissement aéroport de Lesquin

Contribution :

Bonjour

Habitant sur Templeuve et ayant déjà beaucoup de nuisances sonores les avions passant juste au dessus de notre maison nous pensons qu'il serait vraiment incohérent de développer encore les lignes aériennes au dessus de la pevele !

Nous avons déjà le train qui permet de rejoindre très vite des aéroports internationaux aucun intérêt de venir encore polluer le ciel

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1165 - Hélène - Templeuve

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 17:57:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Habitante de Templeuve, nous subissons régulièrement (surtout par vent d'est) les nuisances sonores et polluantes des avions décollants de Lesquin.

Personne ne réclame l'agrandissement de cet aéroport... Les nuisances actuelles ne sont déjà pas maîtrisées par l'exploitant actuel alors quels seront les effets à venir avec un agrandissement ???

L'augmentation du fret ne fera aussi qu'augmenter toutes ses nuisances...

Je suis cependant pour la modernisation qui doit être faite pour répondre aux normes de sécurité...

L'instauration d'un couvre feu de 23h00 à 6h00 (comme à Roissy, Nantes...) doit être réellement être envisagé pour la quiétude des riverains.

En ces temps où l'on nous prône l'écologie, la protection de l'environnement, le développement durable... Avec d'autres grands aéroports à proximité, le Nord est largement bien desservi par rapport aux transports, pas besoin de plus !

Merci de prendre en compte toutes ces remarques afin de prendre les bonnes décisions pour tous.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1166 - Ladesou Christian

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 18:11:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Le projet d'aéroport de Lille SAS n'est pas recevable

Contribution :

Le document ci-dessous est le sommaire de notre contribution qui est en fichier attaché

Christian Ladesou – René Sobry

Le projet d'aéroport de Lille SAS n'est pas recevable

Nous sommes entrés dans une nouvelle ère géologique, celle de l'anthropocène. Le réchauffement climatique va entraîner une crise profonde de nos systèmes de référence, car, quoi que nous fassions, la température à la surface de la planète va continuer à augmenter dans les décennies qui viennent.

Chaque secteur de l'activité humaine est concerné et la priorité doit donc être donnée à la satisfaction des besoins socialement utiles.

Ainsi la question du développement sans fin du transport aérien dans le monde mérite d'être posée et les réponses argumentées sans a priori.

La modernisation-extension de l'aéroport Lille-Lesquin fait partie de cette question du développement sans fin.

1 Faut-il continuer de développer le secteur aérien ?

1.1. L'impact des émissions de GES par les avions en contradiction avec les alertes du GIEC

1.2. Le transport aérien reste celui des plus favorisés

1.3. Des mécanismes de régulation insuffisants

1.4. Les progrès technologiques dans l'aviation : il faudra attendre

En France

Page 1591 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

- des statistiques incomplètes

- L'alternative du train

2. Pour un développement régulé, utile à la zone de chalandise de l'Aéroport Lille-Lesquin

2.1 L'avion vraiment pertinent ? Pour une partie des vols intérieurs, le train doit être préféré

2.2 Réguler les activités entre les différents aéroports nationaux et internationaux

(Brussels Zaventem, Brussels Sud, Roissy Charles de Gaulle, Paris-Beauvais, Ostende, Lille-Lesquin)

2.3 Le problème des pollutions n'est pas traité de façon satisfaisante par le projet

2.3.1 les dispositifs internationaux et européens de contrôle pollution ne sont pas exempts de critiques

2.3.2 qualité de l'air : ajouter de la pollution à la pollution

2.3.3 les nuisances sonores, ce sont les riverains qui en parlent le mieux !

2.3.4 Qualité de l'eau : mise en danger de la ressource en eau de la MEL

La position d'ATTAC Lille

Faire de nouveau les choix de l'attractivité et du rayonnement par le développement d'un aéroport n'est plus de saison.

Nous ne pourrons plus nous déplacer « comme avant ».

Les conditions d'améliorations techniques des avions ne sont pas pour tout de suite, les avions d'aujourd'hui vont donc continuer de polluer l'air et l'eau et abîmer la vie des riverains.

L'arrêt de la croissance du transport aérien n'est donc pas une revendication mais une obligation
Page 1592 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Pour ATTAC Lille L'extension de l'aéroport Lille-Lesquin pour accueillir près du double des passagers en 2039 n'est pas recevable.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Contribution ATTAC Lille.pdf, page 1 sur 8

Le projet Aéroport de Lille SAS n'est pas recevable

Christian Ladesou, René Sobry, le 26 février 2022

Nous sommes entrés dans une nouvelle ère géologique, celle de **l'anthropocène**. Le réchauffement climatique va entraîner une crise profonde de nos systèmes de référence, car, quoi que nous fassions, la température à la surface de la planète va continuer à augmenter dans les décennies qui viennent. Chaque secteur de l'activité humaine est concerné et la priorité doit donc être donnée à la satisfaction des besoins socialement utiles. Ainsi la question du développement sans fin du transport aérien dans le monde mérite d'être posée et les réponses argumentées sans a priori. La modernisation-extension de l'aéroport Lille-Lesquin fait partie de cette question du développement sans fin.

1 Faut-il continuer de développer le secteur aérien ?

1.1. L'impact des émissions de GES par les avions en contradiction avec les alertes du GIEC

Sachant que si l'aviation est responsable de l'émission de 2 à 3 % des émissions de CO2, la prise en compte de l'ensemble des GES émis, leur accumulation au fil des ans, l'effet des traînées de condensation, les activités liées, l'impact dépasse les 6 %. (source atelier d'écologie politique 13/04/2021).

La croissance programmée du transport aérien et de ses émissions est préoccupante, selon différentes études qui constatent :

- le doublement du trafic aérien serait atteint en 2037 (source International Air Transport Association, IATA)
- une hausse de 32 % des émissions de CO2 de l'aviation commerciale entre 2013 et 2018 (source International Council on Clean Transportation, ICCT)
- une augmentation de 300% des émissions de GES d'ici à 2050 (source Organisation de l'Aviation Civile Internationale, OACI)

1.2. Le transport aérien reste celui des plus favorisés

Malgré une relative démocratisation, l'aérien reste le moyen de transport des privilégiés Les 10 % des personnes aux revenus les plus élevés dans le monde consomment 75 % du carburant aviation ; minoritaires, ils sont les principaux responsables du réchauffement climatique.

1.3. Des mécanismes de régulation insuffisants

Ces mécanismes faisant l'objet d'engagements par ADL, sont traités dans le 2.

1.4. Les progrès technologiques dans l'aviation : il faudra attendre

- la propulsion classique doit s'améliorer

Si les avancées technologiques ont permis de réduire d'un facteur deux la consommation de kérosène et les émissions de CO₂, il reste des progrès à faire, notamment en direction des émissions de dioxyde d'azote et des particules de suie (source CNRS)

- l'utilisation des agrocarburants est à rejeter

Même moins polluants la production d'agro-carburants participe à la déforestation et pose des problèmes de ressources en terre agricole disponible. Les déchets urbains sont également une possibilité au titre d'agrocarburant de la deuxième génération.

- l'avion électrique : pas pour les vols commerciaux

Ce n'est pas, ni actuellement ni à moyen terme, une solution envisageable pour le transport massif de passagers ; l'avion électrique semble destiné aux aéroclubs.

- l'avion à hydrogène : pas encore au point techniquement et sensible à l'emport

95 % de l'hydrogène est produit à partir d'hydrocarbures, solution la moins coûteuse mais génératrice de GES.

Toutefois, selon l'ONG ICCT, « le moteur à hydrogène n'émet pas de pollution ni aucun gaz à effet de serre puisque sa combustion produit de la vapeur d'eau [pourtant GES !]. Cela suppose en revanche que la production d'hydrogène soit elle-même « propre », c'est-à-dire produite par électrolyse de l'eau en utilisant une électricité issue de sources renouvelables (hydrogène vert) ».

Selon la même ONG (qui s'est penchée sur deux projets d'avions à hydrogène), si les vols long-courriers ne peuvent être propulsés à l'hydrogène, notamment en raison du volume qui serait nécessaire à son stockage à bord : « les avions à hydrogène sont **viables sur les vols court et moyen-courriers** et pourraient pratiquement éliminer les émissions de CO₂ ». Un biréacteur pourrait transporter 165 passagers sur 3.400 kilomètres, couvrant 71% du marché des monocouloirs, un turbopropulseur : 70 passagers (en raison de l'étroitesse du fuselage) sur 1.400 kilomètres, ce qui représente 97% de ce marché.

En France

- **des statistiques incomplètes**

L'aérien ne représenterait qu'1,6 % d'émission de CO2 et 0,8 % de l'émission de GES. Ces chiffres faibles s'expliquent :

- seuls les trajets intérieurs sont pris en compte (outremer compris), occultant les transports internationaux (!) qui représentent donc 60 % des émissions,
- les activités liées au secteur aérien ne font pas partie non plus des statistiques (source atelier d'écologie politique du 12/04/2021).

NB : la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) avance un chiffre plus réaliste pour le CO2 : 6,4 %.

- **L'alternative du train**

- Au niveau des émissions de CO2 par voyageur et par km, l'avion vient en tête du classement des moyens de transport les plus polluants, dans des proportions similaires à la voiture individuelle. Ses émissions sont de l'ordre de 45 fois supérieures au TGV, ou 15 fois supérieures pour la moyenne des trains à longue distance.

- En France, il semble que les 2/3 du trafic aérien intérieur pourraient être assurés par le TGV. De son côté la Convention Citoyenne pour le Climat proposait d'organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici à 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps » (trajets de moins de 4h).

2. Pour un développement régulé, utile à la zone de chalandise de l'Aéroport Lille-Lesquin

Le SMALIM a choisi une délégation de service public pour gérer l'aéroport dont il est propriétaire.

Le délégataire de la concession Aéroport de Lille SAS (ADL SAS) est un ensemble constitué du groupe Eiffage, possédant 90 % des parts et ~~et~~ d'Aéroport de Marseille, possédant les 10% restants.

Eiffage, leader européen du BTP (72 000 salariés, 34 Md€ de capital financier), entend avec Eiffage Concessions faire du secteur aéroportuaire un levier de son développement.

Le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin est porté par la société Aéroport de Lille SAS, maître d'ouvrage.

Ce projet comporte 2 volets :

- Une mise en conformité par rapport aux nouvelles normes, dans le but d'améliorer la sécurité.
- Un projet de modernisation de l'aérogare, ayant pour objectif de quasiment doubler sa capacité d'accueil, c'est cet aspect du projet qui sera traité dans ce qui suit.

2.1 L'avion vraiment pertinent ? Pour une partie des vols intérieurs, le train doit être préféré

Le projet de L'aéroport de Lille ne propose en effet aucune destination qui soit accessible en train en moins de 2h30 et s'inscrit dans une complémentarité train-avion (en accord avec la SMALIM) ; de son côté la Convention citoyenne annonçait 4 heures.

Nous nous demandons, chiffres en main, si le trajet d'un peu plus de 4 heures ne serait pas tout aussi pertinent particulièrement a fortiori quand on connaît la fréquentation des trains par jour.

Infos horaires train Lille-Bordeaux. Source SNCF Connect février 2022

Nombre de trajets par jour	Durée moyenne d'un trajet	Durée du trajet le plus court
11	4h29	4h02

À comparer avec la proposition de la Cie Volotea qui propose une nouvelle ligne Lille-Lesquin- Bordeaux avec 6 vols par semaine à partir d'avril

Infos horaires train Lille-Nantes. Source SNCF Connect février 2022

Nombre de trajets par jour	Durée moyenne d'un trajet	Durée du trajet le plus court
12	4h53	4h12

Infos horaires train Lille-Lyon. Source SNCF Connect février 2022

Nombre de trajets par jour	Durée moyenne d'un trajet	Durée du trajet le plus court
17	3h38	2h59

Sachant que si le trajet avion Lille-Lyon dure 1h15 ou 1h20 pour 393,63 €, il peut aussi durer 6h35 pour 483,95€ avec escale de 4h05 à Mérignac Bordeaux (données recueillies mardi 22 février 2022 à 16h25 pour un déplacement le 4 mars 2022). NB : 13h45 avec deux escales, c'est possible aussi mais c'est plus cher.

Dans de telles conditions, il y a bien à substituer le train à l'avion.

Nous recommandons la suppression raisonnée de ces vols intérieur; dit autrement la compensation réclamée par le mandataire si elle est nécessaire est nettement insuffisante.

2.2 Réguler les activités entre les différents aéroports nationaux et internationaux

(Brussels Zaventem, Brussels Sud, Roissy Charles de Gaulle, Paris-Beauvais, Ostende, Lille- Lesquin)

Ce point pourra paraître hors sujet, il ne l'est pourtant pas.

Poursuivant sa politique de l'offre [ADL entend] développer les destinations nationales et internationales pour répondre aux besoins des habitants de la région (cf document de présentation)

Pour une partie des destinations nationales (voir ci-dessus) ; pour les destinations internationales, il y aura certainement à ne pas laisser le marché ouvert à la concurrence sauvage, mais réfléchir à la nécessité de le réguler pour le rendre plus équitable et plus équilibré entre les aéroports alentours - à moins de deux heures de voiture de Lille - pour préserver la qualité de l'air et le climat dans la zone de chalandise de chaque aéroport..

2.3 Le problème des pollutions n'est pas traité de façon satisfaisante

2.3.1 les dispositifs internationaux et européens de contrôle pollution ne sont pas exempts de critiques

- Les réglementations CORSIA (en français « Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale ») ne semblent pas avoir la faveur de l'Agence de l'environnement : l'efficacité des mécanismes CORSIA (point 2.8 de l'avis de l'Agence Environnementale) n'est pas garantie à l'heure actuelle, les mécanismes sous-estiment de 50 % les effets des émissions des appareils en phase de vol. Le dispositif CORSIA rentrera en vigueur pour une période pilote volontaire dès janvier 2021 et deviendra ensuite obligatoire pour toutes les compagnies aériennes à travers le monde en 2027

- Le SEQE ETS-UE, système d'échange de quotas d'émission de GES de l'UE surtout être un système déclaratif

- Le projet ADL vise les accréditations de l'Airport Carbon Accreditation de niveau 4+ à l'horizon 2030 (neutralité carbon sans compensation) sans que l'on sache quel niveau est atteint aujourd'hui. On notera que ADP vise plus modestement le niveau 3+ d'ici 2030 (déclaration de 2017) c'est-à-dire neutralité carbone avec compensation (source ADP entre voisins)

- ADL pourra signer la toute récente **déclaration de Toulouse** (4 février 2022) de 42 États qui [exhortent] le «*monde entier*» à prendre des mesures pour parvenir en 2050 à un secteur aérien qui ne contribuera plus au réchauffement climatique », puisque sans valeur contraignante.. Greenpeace a critiqué un sommet qui a fait «*l'impasse sur la solution indispensable pour réduire les émissions du secteur dès maintenant et à un niveau cohérent avec l'objectif 1,5°C (de l'accord de Paris sur le Climat) : la limitation du trafic aérien*» (source Air Journal)

On aura noté que l'insuffisance de ces dispositifs tient à ce que le seul gaz visé est le CO2 à l'exception du dispositif SEQE ETS-UE

**2.3.2 qualité de l'air : ajouter de la pollution à la pollution
Priorité 7 du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de la MEL :
améliorer la qualité de l'air et lutter contre toutes les pollutions »**

Selon le projet :

- 93, 8 % des émissions de polluants sont dues à l'activité aérienne quand le trafic routier en représente 4, 5 %, , l'aérien va faire augmenter le taux de SO2 de 36 % (tout de même), mais les autres polluants seront à la baisse du fait de l'amélioration continue des moteurs de voitures et d'avions

- Dans tous les cas, les polluants restent sous les valeurs réglementaires de santé publique en 2039 et 2050

- la réduction de la pollution des moteurs (voitures et avions) risque d'être compensée par l'augmentation du trafic (effet redondant). Même si des dispositions ont été prises, comme une meilleure offre de transports en commun qu'il va bien falloir rendre gratuit pour réduire le nombre des véhicules particuliers, l'étude de mobilité du projet évalue tout de même à +21 % l'augmentation du trafic routier en 2039.

- Il est ici utile de rappeler qu'en 2018, la région lilloise a connu 60 pics de pollution, et que l'on estime pour cette année là (particulièrement noire, il est vrai) à au moins 1700, le nombre de décès dû à des pathologies respiratoires ou cardio-vasculaires aggravées par la pollution de l'air

- Enfin, si la mise en place d'un fonds carbone comme mesure de compensation est intéressante, la somme allouée : 2,55 Millions d'€ jusque 2039, apparaît très insuffisante pour l'AE au premier chef

Concernant la réduction des émissions du trafic aérien par l'amélioration de la motorisation des avions : il faudra attendre, comme nous l'avons montré dans le 1.4.

Ajoutons quand même que la flotte court-moyen courrier de l'ADL devra considérer qu'avec la propulsion hydrogène en 2037 (!) l'emport sera plus faible (70 passagers) que prévu par le projet 135 passagers en 2023 contre 105 en 2019. (source projet). ADL vise un meilleur taux de remplissage des avions, mais en a-t-il seulement la maîtrise ?

2.3.3 les nuisances sonores, ce sont les riverains qui en parlent le mieux !

Plusieurs engagements ont été pris par ADL pour réduire l'impact sonore des avions. Nous en retenons deux.

- Une majoration de la redevance d'atterrissage allant de 20% à 100% (source avions de groupe acoustique 1), en revanche
- malgré d'une demande explicite de l'AE : « envisager un couvre-feu de manière à garantir aux riverains des plages nocturnes d'au moins 7 heures de repos continu », pour ADL une telle disposition serait dommageable pour l'exploitation de l'aéroport d'autant que les aéroports voisins n'ont pas cette limitation. La concurrence affaiblirait ADL L'objectif n'est donc pas de développer les vols de nuit est-il ajouté, 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. 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 ». (Source réponse d'ADL au SIVOM).

Risque de perte potentielle de concurrence dans le premier cas, dans le second ne pas perdre un avantage acquis (le couvre-feu n'est pas contractualisé avec le SMALIM) pour ne pas décrocher de la concurrence, sont encore deux questions qui appellent à une régulation entre les aéroports proches belges et français.

Notons quand même que des aéroports sont sous couvre-feu Nantes Atlantique, Bâle-Mulhouse non sans tension entre les élus ni intervention des riverains.

2.3.4 Qualité de l'eau : mise en danger de la ressource en eau de la MEL

Rappel : priorité 7 du PCAET : « améliorer la qualité de l'air et lutter contre toutes les pollutions »,

En créant les communes « gardiennes de l'eau » en 2019, la MEL prenait conscience de l'importance de la nappe de la Craie sur lesquelles sont installées bon nombre de communes du Sud de Lille autour de l'aéroport, et qui représente 40 % des réserves d'eau potable de la métropole. Cette nappe est aujourd'hui fragilisée par les épisodes de sécheresse répétitifs qui limitent sa recharge, elle est vulnérable au regard des activités humaines qui se sont développées sur ce secteur, dont la pollution due aux hydrocarbures piégées dans les fissures de la Craie (source annexe étude d'impact partie 1).

Parmi les 5 communes d'implantation, Fretin, Lesquin, Templemars, Vendeville 4 sont des gardiennes de l'eau (la 5eme est Avelin).

Parmi les 57 communes de l'aire d'influence, Fâches-Thumesnil, Houplin-Ancoisne, Lesquin, Loos, Noyelle-lès-Seclin, Santes, Seclin, Templemars, Vendeville, Wattignies, Wavrin, 11 sont des gardiennes de l'eau.

16 communes pour lesquelles la MEL et son Conseil de l'eau ont cru utile de créer ces points de vigilance.

En dépit de l'avis favorable de l'étude hydrogéologique demandée par l'AE (novembre 2021), la question de l'eau dans le projet de l'aéroport aurait mérité un autre traitement : l'étude d'impact concernant les eaux de ruissellement entre autres est jugée incomplète par un collectif inter associatif .

(Entre lianes, Parc Saint Sauveur, Nord Nature environnement, EDA, Ecoloos).

Le projet ADL SAS : inadapté à son époque

Le développement d'un aéroport pour le rayonnement et l'attractivité d'un territoire, n'en déplaie aux Présidents du Conseil Régional et de la MEL, est plus que jamais une fausse solution.

Nous ne pourrons plus nous déplacer « comme avant ».

On continuera de construire des avions, mais leurs conditions d'améliorations techniques ne sont pas pour tout de suite, les avions d'aujourd'hui vont donc pour bon moment ennoirecontinuer de polluer l'air et l'eau et abîmer la vie des riverains.

L'arrêt de la croissance du transport aérien n'est donc pas une revendication mais une obligation.

Pour ATTAC, Lille L'extension de l'aéroport Lille-Lesquin pour accueillir près du double des passagers en 2039 n'est pas recevable.

@1167 - YANN - Templeuve

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 18:18:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :EXTENSION de l aéroport Lille Lesquin

Contribution :

Bonjour,

je souhaite faire part de mon opposition à ce projet, qui n'est qu'orgueil de la MEL et nuisance pour les riverains.

Toutes les solutions de transport sont à proximité et existantes.

Cordialement

Yann

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1168 - STRUYVE Dominique - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 18:25:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Taxiway piste principale

Contribution :

On ne peut que souscrire aux explications de la contribution d'un professionnel de l'aéronautique en la personne de "Pascal" (que je ne connais pas) de Vendeville ce jour 28 février à 13h55. Non seulement sur le plan technique, mais également environnemental, il apporte la justification et la nécessité, dans l'intérêt général, d'avoir un taxiway complet en piste principale 26/08 permettant aux avions de bénéficier de la totalité de la longueur de la piste pour décoller dans des conditions de sécurité optimum et de prendre plus rapidement de l'altitude.

La solution évidente pour obtenir ces travaux consiste tout simplement pour la commission d'enquête, d'inscrire comme "réserve" en cas d'avis favorable au projet, cette judicieuse et objective proposition que pourra "lever" sans aucune difficulté le maître d'ouvrage.

Dominique STRUYVE

Ancien commissaire-enquêteur

Membre de la CCE

Association "Urbanisme et Environnement"

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Page 1601 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

@1169 - Philippe - Templeuve

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 18:29:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'extension de l'aéroport de Lille

Contribution :

Nous souffrons déjà de nuisances importantes, notamment sonores à des heures très matinales. Lille est à 1h de TGV de Roissy et de l'aéroport de Bruxelles. Je me déplace souvent dans d'autres capitales européennes et mondiales et je n'ai jamais ressenti le besoin de partir de Lille. Ce projet est d'un autre temps, à contre-sens du développement durable.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1170 - NORAUTO SECLIN - Seclin

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 18:35:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Parc commercial de Seclin

Contribution :

avoir UNE SORTIE SUPPLEMENTAIRE pour SECLIN UNEXPO

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1171 - chielens arnaud - Mouchin

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 18:51:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : modernisation de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Alors que le dernier rapport du Giec tire à deux mains la sonnette d'alarme pour la réduction des émissions de CO2, le projet d'agrandissement/modernisation de l'aéroport :

- nécessiterait des travaux colossaux fortement émetteurs de CO2

- provoquerait une forte artificialisation des sols , exacerbant le ruissellement local

- repose sur une augmentation croissante du trafic aérien jusqu'en 2050 émettant toujours plus de CO2. Par ailleurs toute l'économie de ce secteur repose pour l'instant sur la disponibilité du pétrole , qui tout le monde le sait va se raréfier et augmenter considérablement, rendant cette hypothèse de croissance plus que douteuse.

Page 1602 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

- est sensé répondre à une demande qui n'est pas prouvée, et vient faire double emploi avec les aéroports parisiens facilement accessibles par les liaisons ferroviaires.

Dans sa démarche, ce projet répond à une logique du 20ème siècle, il est totalement dépassé et ne s'inscrit absolument dans la logique actuelle de limitation des changements climatiques.

Ce projet n'est là que pour le bien être de quelques individus , et peut se traduire par des nuisances (bruit , pollution) impactant des milliers de riverains.

Donc oui pour une modernisation raisonnée avec bilan draconien des coûts carbone, non pour un agrandissement de l'aéroport. Un peu de courage et d'ambition pour l'avenir !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1172 - Audrey - Gondecourt

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 19:09:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Enquête extension aéroport

Contribution :

Habitante d'une commune déjà largement survolée, je suis contre le projet d'agrandissement de l'aéroport en raison de l'augmentation des nuisances sonores et environnementales que cela engendrerait et l'impact négatif sur notre santé et celles de nos enfants. Prenons en compte la proximité des aéroports belges et ceux de Bauvais et de Paris qui suffisent largement aux dessertes internationales et poursuivons les efforts sur le chemin de fer pour les déplacements nationaux. Tous les voyants sont au rouge sur les questions environnementales. Soyons enfin raisonnables

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1173 - Annie - Noyelles-lès-Seclin

Organisme : particulier

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 19:21:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Nuisances sonores la nuit

Contribution :

J'habite Noyelles les Seclin et je ne comprends pas pourquoi les gros avions easy jet passent très près de mon jardin alors que les avions air france prennent l'axe directement de l'autoroute.

Je peux évaluer les nuisances liées au trafic passagers par contre je n'ai aucun repère sur le trafic lié au commerce. Des gros avions peuvent décoller la nuit et me réveiller (3 heures du matin).

Page 1603 / 1766.

Je me pose beaucoup de questions sur l'évolution du couloir aérien: de plus en plus près de mon habitation.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1174 - Sebastien - Chemy

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 19:36:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :trafic routier en hausse, nuisances sonores, pollution... RAS LE BOL !!!

Contribution :

Vous savez certainement que l'autoroute A1 est quasiment tout le temps saturée, générant des heures de bouchons pour la plupart des habitants!

rattraper l'échangeur de seclin aux heures de pointes est une misère sans nom, on atteint quasiment les temps de parcours parisiens !

sauf qu'à paris, il y a le métro! à Lesquin, à Seclin, et toutes les communes avoisinantes, RIEN ! si ce n'est un train plein comme un oeuf, qui arrive en plein centre de lille, et des navettes de bus qui subissent des bouchons et sont tributaires des accidents quotidiens de ces axes surfréquentés

Essayez de faire gondecourt > villeneuve d'ascq / decathlon campus le matin vers 7h30 / 8h! quel bonheur de mettre 1h15 pour faire 20km ! et en transport en commun: meme temps! voiture + train+ metro+ bus + correspondances + pieds = 1h20

Et l'idée d'agrandir l'aéroport aura bien entendu pour conséquence d'augmenter encore fortement le trafic routier sur cette autoroute qui est déjà totalement saturée.

Le trafic autour de lille est une misere ecologique, une misere sociale, des milliers d'heures de perdues pour combien d'entre nous, des milliers de litres de carburants qui partent en fumée pour faire du 1 km/h, des rejets de particules nocives, de co2, des pics de pollutions toujours plus nombreux, des heures de stress, des accidents à n'en plus finir !!!

bref un ras le bol déjà général pour nombre d'entre nous !

Et votre merveilleuse idée, après avoir construit un stade à l'endroit le plus saturé de la métropole est d'agrandir l'aéroport de lesquin, d'ajouter des milliers de voitures en plus, des milliers de camions, de

quoi rendre fou encore plus les centaines de milliers d'usagers de ces axes routiers totalement inadaptés !

Soyons réalistes, les habitants du nord pas de calais, peuvent facilement se rendre aux aéroports de roissy, beauvais, bruxelles, charleroi ou lesquin dans sa configuration actuelle. Le charme de l'aéroport de Lesquin est justement de ne pas subir toutes les nuisances des gros aéroports!

L'argent de ce projet pourrait servir à bien d'autres choses !

en tous cas, moi habitant de la pevele carembault, je n'ai pas besoin que lesquin s'agrandisse, bien au contraire !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1175 - ROUSSEL Julien - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 19:45:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Refus de l'agrandissement, gros risques sur la sante publique

Contribution :

Je suis fort inquiet de l'évolution en taille et en fréquence de l'aéroport sachant que déjà depuis longtemps les règles de survol des habitations ne sont pas respectées (vols nocturnes réguliers, passage à basse altitude, bruits de décollage ou atterrissage très important et dérangeants...).

De ce fait je ne souhaite pas voir agrandir cet aéroport qui est déjà plus que suffisant avec des avions ne respectant déjà pas la réglementation en vigueur concernant les obligations fixées de survol (trajets, hauteur et vols nocturnes) et qui ne feront que accroître leurs nombre.

D'autres aéroports sont déjà bien présents a proximité de Lille (Beauvais, Charleroi, Bruxelles...) , le trafic ferroviaire est déjà bien présent permettant la desserte vers l'Europe et bien d'autres destinations via Bruxelles ou Paris.

Un tel projet n'a pas sa place et va à l'encontre des résolutions proposées en nommant comme gestionnaire une société qui a intérêt a faire du chiffre et non de la qualité.

La modernisation est nécessaire mais l'agrandissement n'a aucun sens dans le sens d'accueillir plus d'avions et de plus gros-porteurs.

Notre santé tant physique que mentale est en danger (bruits, hydrocarbures aux dessus des champs captants de Lille, risque d'accident, mise en attente dans couloirs aériens avec survol en attente d'atterrissage...

Je ne voie aucun intérêt a l'agrandissement tant pour l'attractivité et le développement de la région mais un réel risque humain.

Oui a la modernisation mais non a l'agrandissement ni a l'augmentation des vols

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1176 - Cornet Annie - Villeneuve-d'Ascq

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 19:55:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON à la " modernisation " de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Je suis contre le projet de "modernisation" de l'aéroport de Lesquin tel qu'il est prévu.

1. La modernisation ne représente que 1.3% du budget du projet selon la Cours des Comptes.
2. L'élargissement des pistes va engendrer le trafic de gros porteurs plus lourds, plus bruyants, plus polluants.
3. Les 2/3 du trafic entre en concurrence avec le TGV qui pollue 40% à 80% moins.
4. L'augmentation du trafic aérien entrainera un augmentation de la pollution atmosphérique, sonore.
5. La nappe phréatique "de la Craie" risque d'être polluer par des métaux lourds, des hydrocarbures et autres produits toxiques. Cette nappe constitue 40% des réserves d'eau de la MEL.
6. Le coût de ce projet pour la collectivité est trop élevé en terme de santé, infrastructures.

Ce projet est incompatible avec:

- le plan Climat Air Énergie de la MEL qui prévoit 45% de réduction des gaz à effet de serre en 2030 et 89% en 2050,

- la santé des 55 000 habitants vivant à proximité de l'aéroport,
- la saturation déjà existante du trafic routier aux alentours.

Je demande des engagements contractuels fermes:

- Un couvre-feu nocturne d'un minimum de 7 heures pour préserver la santé des riverains,
- Le non-développement du fret aérien avec des pénalités financières en cas de non respect des règles.

Je suis pour la la mise aux normes de sécurité de l'aéroport de Lesquin donc 1.3% du budget annoncé de 100,9M€.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1177 - Bayart Edith

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 20:01:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Augmentation des vols à Lille Lesquin

Contribution :

J'habite à Templeuve-en-Pévèle dans un couloir empreinté par les avions au départ ou arrivant à Lesquin, parfois très tôt le matin. La circulation des avions est déjà trop dense au-dessus de chez moi, je ne tiens pas à subir encore plus de bruit aérien

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1178 - Vianney - Templeuve

Organisme : Particulier

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 20:26:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre la modernisation

Contribution :

Je ne souhaite pas que l'aéroport de Lesquin s'agrandissent qui est à l'encontre des enjeux climatiques.

Vianney DG

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1179 - Maelle et Quentin - Seclin

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 21:06:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport, Oui à plus de transports en commun et de Fret ferroviaire

Contribution :

Étant riverains de l'aéroport, nous ne souhaitons pas que le trafic aérien augmente pour préserver une certaine qualité de vie.

De plus, la perspective d'augmentation du fret aérien serait aussi un non-sens. Il y a tellement de trafic routier sur l'A1, qu'une augmentation du fret aérien conduirait, au final, à encore plus de congestion de nos routes. Les priorités aujourd'hui sont le développement de transports en commun performants, accessibles, ainsi que le développement du fret ferroviaire pour désengorger nos routes des camions et mieux préserver l'environnement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1180 - Delienne Virginie - Saint-André-lez-Lille

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 21:17:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Refus de l'extension de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Tout "retard supplémentaire" dans la lutte contre le changement climatique laissera filer la petite chance d'assurer à l'humanité un "avenir viable", ont mis en garde ce lundi 28 février 2022 les experts climat de l'ONU (Giec).

L'agrandissement de l'aéroport est donc contraire à l'intérêt général: il ne va pas dans le sens de la réduction des gaz à effet de serre. Et les fausses bonnes idées telles l'utilisation d'agro-carburants n'y changeront rien.

De même, la métropole lilloise est déjà suffisamment concernée par des épisodes de pollution atmosphérique.

Il faut donc repenser nos modes de déplacement. L'agrandissement de l'aéroport n'a pas de raison d'être.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1181 - PI Aurore - Seclin

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 21:28:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre la modernisation de l'aéroport

Contribution :

Je suis contre la modernisation de l'aéroport. Les avions volent déjà de 6h30 du matin jusqu'à parfois 22h00 voir 23h le soir. Mon fils de 2ans a peur des avions de refuse de s'endormir seul à cause de leur bruit incessant.

En plus de la pollution sonore que nous avons déjà bien assez avec les vols actuels, le train et l'autoroute (A1) ces vols impactent fortement la faune et la flore rurale. A l'heure de la réduction des émission de CO2 il est nécessaire de trouver d'autres solutions plus pérennes concernant la biodiversité et le bien être de tous.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1182 - Joly Florence - Marseille

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 21:41:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contre la modernisation et l'extension de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Nos décideurs s'obstinent à mettre en avant des projets d'extension des capacités aéroportuaires alors que l'urgence climatique impose d'arrêter la croissance du transport aérien, voire de le réduire.

Les grandes analogies entre le projet de "modernisation" de l'aéroport de Lille et celui de l'aéroport de Marseille-Provence conduisent notre Collectif à apporter sa contribution à cette enquête publique.

Notre argumentaire aussi bien général que spécifique est développé en pièce jointe.

Nous demandons ce projet soit abandonné.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Contribution Collectif StopExtensionAMP.pdf, page 1 sur 3



Enquête publique : Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution du

COLLECTIF NON A L'EXTENSION AÉROPORT MARSEILLE-PROVENCE

Alors que l'urgence est à la lutte contre le changement climatique à laquelle le transport aérien doit apporter sa contribution, le projet de modernisation de l'aéroport de Lille est aussi emblématique que l'extension du Terminal 2 de l'aéroport de Nice et celle du Terminal 1 de l'aéroport de Marseille-Provence et IL cumule tous les effets négatifs possibles.

UNE NÉCESSAIRE DÉCROISSANCE DU TRANSPORT AÉRIEN

Les objectifs de l'Accord de Paris, porté par la France, visent à atteindre la "neutralité carbone" en 2050 pour contenir l'augmentation de la température à 1,5°C, ou plutôt 2°C, compte tenu du retard déjà pris d'après les derniers rapports du GIEC.

Le transport aérien, en termes de gaz à effet de serre, contribue aujourd'hui à environ 3% des émissions annuelles et 6 à 7% si l'on prend en compte les "effets non-CO₂" (trainées, etc.)

Alors que l'Union européenne est en train d'approuver un objectif de réduction de 55% à l'horizon 2030 (mandat FF 55) la France n'a pas encore pris de mesures sérieuses pour l'atteindre ; la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) n'est pas respectée et elle n'a pas fixé d'objectifs pour le transport aérien, même domestique.

L'État a pourtant été condamné à plusieurs reprises, par notre propre justice, pour insuffisance d'action (affaires Grand Synthe, Notre Affaire à Tous, Plan de protection de l'atmosphère, ...).

Le retour au monde d'avant

Alors que la crise du COVID a permis d'évaluer l'impact d'une forte réduction du transport aérien et de commencer à développer de nouveaux modes de vie et de travail, l'industrie aéronautique (constructeurs, compagnies aériennes et aéroports) pratique un lobbying intense pour revenir à l'activité pré-crise et poursuivre sur la croissance "sans fin" à raison d'un doublement du trafic tous les 15 ans. Airbus est d'ores et déjà en train de porter sa capacité de production de A320 à 1000 par an pour répondre tant au renouvellement des flottes qu'à leurs extensions.

Et tous, avec l'appui du Gouvernement, mettent en avant, au-delà de l'évolution des performances technologiques et opérationnelles des avions, une kyrielle de solutions qui permettraient d'atteindre le "Net zero emission" : le fameux "avion vert à hydrogène", l'avion électrique, les carburants "durables" (bio ou synthétiques) et pour faire le lien avec leur mise en place progressive la "compensation carbone", portée par le programme CORSIA cautionné par l'OACI.

Document : Contribution Collectif StopExtensionAMP.pdf, page 2 sur 3

Le sommet européen de l'aviation tenu à Toulouse début février vient de conforter cette vision, en s'en remettant toutefois à l'OACI pour prendre les mesures ad hoc, car l'Union européenne n'envisage toujours pas de reconsidérer la libéralisation du transport aérien de 1992 et d'enclencher de véritables mesures de régulation. Au mieux le système des ETS évoluera.

Les fausses solutions obligent à une nécessaire décroissance

De nombreux scientifiques, des étudiants et anciens élèves des écoles aéronautiques et des bureaux d'études indépendants ont clairement démontré que, en maintenant le taux de croissance du passé, ce qui entraînerait un doublement des passagers et des flottes d'ici 2050, les innovations arriveraient trop tard pour atteindre l'objectif de neutralité carbone. Le scénario, très optimiste, du Shift Project "Maverick" en passe au moins par la limitation de la croissance.

Quant à la compensation, via des "crédits carbone" appuyés sur des opérations de reforestation ou "d'évitement", elle soulève d'importantes questions écologiques, sociétales et économiques, avec une temporalité éloignée et une pérennité incertaine en l'absence de mesures "basées sur le marché" réellement incitatives (taxe carbone).

Malgré cela, la loi Climat et Résilience n'a prévu aucune limitation des possibilités d'augmentation des capacités aéroportuaires (sauf en cas d'acquisition d'emprises foncières, ce qui ne concerne aucun des 10 projets en cours ou à venir). Les autres propositions concrètes et parfaitement réalisables formulées par la Convention Citoyenne sur le Climat (réduction/interdiction des vols courts) ont été évacuées du débat parlementaire qui n'a pas été l'occasion d'aborder la question essentielle de l'utilité du transport aérien donc de sa régulation dans le contexte qui s'impose : changement climatique, justice sociale et fiscale et protection de l'emploi.

A contrario, la "société civile", salariés, syndicats, associations et ONG, ont déjà tracé les grandes lignes de la reconversion du secteur aéronautique.

Ainsi une réduction immédiate du transport aérien s'impose, qui en passe par l'arrêt des extensions des capacités aéroportuaires.

UN PROJET LILLOIS EN COMPLET DÉCALAGE

Présentation tronquée et hypothèses discutables

Il est présenté comme une "modernisation" où les opérations de mise aux normes, probablement nécessaires, masquent en réalité un quasi doublement de la capacité de l'aéroport.

Les hypothèses de croissance du trafic sont conformes au "monde d'avant" : 2 à 3% par an. Aéroport de Lille, comme son homologue de Marseille AMP, les présente comme "naturelles" alors que c'est précisément l'augmentation de l'offre aéroportuaire qui crée la demande.

D'ailleurs l'élargissement de la piste de 45 m à 60 m permettra de recevoir plus de gros porteurs. Aéroport de Lille peut ainsi justifier l'hypothèse de croissance de l'empont moyen limitant l'augmentation proportionnelle du nombre de vols, donc des nuisances sonores. Ceci est tout à fait illusoire dans un contexte de forte concurrence entre compagnies, a fortiori low costs, dont les objectifs de rentabilité de lignes priment sur les "souhaits" des gestionnaires.

Cumul des aspects négatifs / insuffisance des mesures

- nuisances sonores, y compris problématique des vols de nuit avec perspectives d'avions "basés" et rejet d'un couvre-feu

- congestion routière non compensée ou limitée par un développement insuffisant de transports en commun que Aéroport de Lille ne maîtrise pas ou une pénalisation insuffisante de la voiture individuelle
- les impacts sur l'atmosphère (émissions de particules fines), l'artificialisation des sols, l'eau et la biodiversité sont longuement développés et argumentés dans de nombreuses contributions

La plupart des manquements identifiés relèvent d'un manque de cohérence et de concordance avec les instruments locaux de planification : SRADDET, PCAET, SCOT qui devraient primer.

Quant aux émissions de gaz à effet de serre, l'Autorité environnementale a émis un avis négatif sur les hypothèses trop optimistes retenues.

Enquête publique biaisée

Les 8000 pages du dossier sont inaccessibles au citoyen lambda ! Au mieux existe-t-il un condensé de 120 pages qui simplifie des hypothèses importantes de calcul des prévisions et impacts.

L'enquête publique est limitée au seul permis de construire ; elle ne porte pas sur deux aspects fondamentaux : la justification et le dimensionnement du projet et les conditions de son financement.

Si le trafic n'est pas au rendez-vous, l'équilibre financier de l'opération sera compromis ; et ce n'est pas le maître d'ouvrage (Eiffage + AMP) qui assumera mais très certainement le contribuable !

Un gestionnaire à la marge de manœuvre minimale

Le gestionnaire ne maîtrise qu'une très faible proportion des émissions de gaz à effet de serre liées au transport aérien dans son entièreté. Pour cette part –les installations et les activités strictement aéroportuaires– l'Airport Carbon Accreditation, décernée par ses pairs, est mise en avant ; c'est l'arbre qui cache la forêt !

Il a peu de poids sur les compagnies aériennes pour le choix de leurs flottes : les redevances et taxes aéronautiques étant réglementées, les possibilités de modulations, donc incitatives, sont très limitées pour contenir bruit et émissions.

Les collectivités territoriales oublient leurs missions principales

Alors que le propriétaire de l'aéroport est un groupe de Collectivités territoriales qui devraient être en première ligne en matière de satisfaction des besoins de mobilité et de santé de la population, la mise en concession de l'aéroport, a fortiori pour 20 ans, aboutit à abandonner à un opérateur privé, avant tout préoccupé par la rentabilité financière, l'aspect important de cet aménagement du territoire qu'est l'offre de transport aérien, puisque lui seul est chargé du "développement des lignes".

Si le débat national, pas encore européen, n'a pas encore eu lieu, les collectivités territoriales devraient s'emparer à leur échelle locale et dès maintenant donner la priorité à tous les modes de transport "verts" et solutions alternatives.

Le contexte général de la lutte contre le changement climatique qui passe par une limitation immédiate du transport aérien et tous les effets négatifs pour les citoyens rendent le projet de "modernisation" de l'aéroport de Lille totalement contraire à l'intérêt général.

Il doit être abandonné !

@1183 - Aubéline - Seclin

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 21:41:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre pour plusieurs raisons

Page 1612 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Bonjour,

Voici les raisons pour lesquelles je suis contre le projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin:

- Les nuisances sonores. L'augmentation du trafic entraîne une augmentation des nuisances sonores. La journée cela est extrêmement désagréable mais discutable si les couloirs sont adaptés. Cela n'est pas le cas car les couloirs passent trop au centre des villes. En revanche, chaque citoyen a droit à une période de sommeil significative (d'après le droit citoyen). Il est indispensable pour la population survolée de bénéficier d'un couvre-feu de 7h pour garantir ce droit.

- Les couloirs aériens survolent des zones urbanisées et notamment certains centre ville (comme celui de Seclin). Cela pollue visuellement un quartier classé au patrimoine et dérange les habitants du centre-ville. Il serait préférable de revoir le couloir pour éviter au maximum le survol du centre ville et préférer la zone industrielle par ex. Cela nuirait moins aux habitants.

- L'augmentation du trafic induit une pollution de l'air plus importante, ce qui nuit à la santé des citoyens des villes survolées. Cela nuit également à l'environnement et c'est un non sens climatique.

- Nous devons constamment accroître nos efforts pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et tout cela serait nargué par l'augmentation des vols juste au dessus de nos têtes?

- L'environnement serait également impacté par de tels travaux. Les champs autour de l'aéroport sont des cultures qui n'ont aucun intérêt à disparaître.

- Les citoyens de la MEL ont un accès facile aux aéroports des alentours (Paris / Charleroi / Bruxelles). Ces aéroports sont accessibles en TGV à moins d'1h.

- Les infrastructures routières et les accès à l'aéroport ne sont pas assez développés. Il n'y a que très peu d'accès possibles en transport en commun à l'aéroport, les axes routiers sont trop souvent saturés et non adaptés à l'accroissement du nombre de touristes et de camions de fret. Là encore c'est un non sens climatique et organisationnel.

Merci

A. V.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1184 - Marchais Natasha - Tours

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 21:56:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport Lille Lesquin

Contribution :

Bonjour,

Si il est bien sûr nécessaire de maintenir l'aéroport aux normes de sécurité, ce projet de modernisation est hautement néfaste pour les êtres vivants et totalement contraire à l'intérêt général des populations, locale comme mondiale. De plus, ce projet est contraire aux engagements pris par l'Etat et la MEL en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Enfin, ce projet s'appuie sur des prévisions et des calculs (en terme de compensation carbone, de prévision d'augmentation de trafic aérien, etc) contestables. [prise de conscience citoyenne etc prévision d'augmentation du trafic contestable]

Ce projet prévoit un agrandissement de l'aéroport afin de doubler sa capacité, et d'accueillir des gros porteurs qui polluent encore plus, que ce soit en terme d'émission de GES, de particules fines ou de bruit.

Ce projet est motivé comme trop souvent uniquement par les intérêts d'une petite minorité alors que l'écrasante majorité humaine et non humaine va en pâtir.

Voici de quelles manières nous allons en pâtir (si jamais ce projet se fait, ce qui n'arrivera pas je l'espère):

- Ce projet va augmenter les émissions de gaz à effet de serre de l'aéroport de Lille, alors même qu'il y a un consensus scientifique mondial et une forte demande de la population mondiale pour diminuer nos émissions, afin que des générations futures humaines puissent vivre en bonne santé sur une planète vivante.

-L'aéroport se situe au dessus de la nappe phréatique de la Craie qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL. L'augmentation du trafic aérien et routier induit va accroître le risque de pollution aux métaux lourds et aux résidus d'hydrocarbures.

-Le trafic routier et ses pollutions (particules fines, GES, bruit), ainsi que les bouchons, vont augmenter, car le projet va entraîner un développement de la logistique avec plus de camions en lien avec les plateformes logistiques. Le trafic automobile aussi va augmenter pour accéder à l'aéroport.

-La pollution sonore va augmenter, alors même que Santé Publique France pointe les effets des nuisances sonores sur le sommeil, les systèmes cardiovasculaires et endocriniens et l'état

Page 1614 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

psychologique des personnes. Je trouve très stressant et désespérant le bruit des avions. Quand il y a des pics de chaleur, je suis d'autant plus stressée par le bruit des avions que ce bruit signifie que les choses vont empirer, car les pouvoirs publics ne prennent pas leur responsabilités face au changement climatique et continuent de subventionner le secteur aérien, et de le développer au détriment des populations. Au minimum il faut mettre en place un couvre-feu d'au moins 7h comme le recommande l'Autorité environnementale en se basant sur des études de l'ANSES et Santé Publique France.

-La pollution de l'air aux particules fines va augmenter sur la MEL, alors qu'une étude ATMO pointe déjà des taux de polluants atmosphériques dépassant régulièrement les seuils définis par l'OMS sur la MEL.

L'Etat et la MEL ont pris des engagements en matière de réduction des émissions de GES; il est de leur responsabilité et de leur devoir de les tenir.

Pourtant ce développement n'est pas du tout nécessaire, en plus d'être dangereux! Oui nous habitons parfois loin de personnes que nous aimons. C'est une réalité qu'il faut apprivoiser au lieu de la nier en occultant les distances physiques. Même en continuant à se voiler la face, à un moment on sera tous rattrapé par la réalité: soit par une catastrophe climatique, soit par une pénurie de carburant, soit par une famine due à l'occupation des sols pour des usages non nourriciers tels que la production de "bio"-carburants... voire par la succession/ accumulation de ces événements. Nous avons besoin d'apprendre à rester sobre, à considérer l'avion comme un moyen de transport précieux et rare au lieu d'y recourir sans réfléchir aux conséquences. L'agrandissement de l'aéroport est contraire à ce besoin.

Je conteste la nécessité d'accroître cet aéroport aussi parce que 2/3 du trafic aérien de cet aéroport en concurrence avec le TGV d'après le collectif NADA. A trajet équivalent et pour un gain de temps très limité (puisque'il faut attendre avant d'embarquer et de débarquer, notamment), l'avion émet entre 40 et 80 fois plus de GES que le train.

Il faut des engagements contractuels légalement contraignant sur le non-développement du fret aérien, il est urgent que nous changions nos habitudes de production et de consommation, le développement du fret aérien est contraire aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux actuels.

Les mécanismes de compensation carbone annoncés sont insuffisants et ne couvrent pas les émissions dues à l'activité aérienne, qui sont majoritaires.

La marge de manoeuvre technologique évoquée est totalement irréaliste. Selon l'OACI (organisation de l'aviation civile internationale), la flotte mondiale est actuellement renouvelée en 25 ans, alors que l'étude environnementale compte sur un renouvellement en 15 ans jugé irréaliste par l'Autorité environnementale! Surtout, la production de biocarburant est dévastatrice pour les écosystèmes notamment en conduisant à une emprise démesurée sur les écosystèmes, ce qui conduit à une déforestation massive et à un accaparement de terres nourricières alors que la population mondiale augmente et que l'enjeu de l'alimentation est majeur. Actuellement, la production de biocarburant couvre 0,004% de la consommation mondiale actuelle de kérosène et il est irresponsable d'augmenter notre demande en biocarburants.

Les voyages en avion profitent à un petit nombre qui polluent sur le dos de tous ceux qui ne prennent pas l'avion, par sobriété volontaire (mais néanmoins très douloureuse pour certain.e.s séparé.e.s physiquement d'êtres ou de lieux aimés/désirés), ou par impossibilité financière. C'est une injustice sociale.

L'aéroport de Lille accueille des compagnies low-cost qui payent mal leurs employés et offrent des emplois précaires, j'espère que les décideur.se.s vont rester sourd.e.s au chantage mensonger à l'emploi!

Merci aux personnes qui liront et rapporteront cette enquête publique.

Natasha Marchais, terrienne

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1185 - Flo - Seclin

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 22:09:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON AU PROJET DE MODERNISATION AÉROPORT

Contribution :

Je suis CONTRE le projet d'agrandissement de l'aéroport pour les raisons suivantes :

- NUISANCES SONORES en raison des couloirs aériens qui passent trop au centre des villes. Il faudrait modifier les trajectoires afin de ne plus autant déranger les riverains. De plus, un couvre feu de 7h minimum serait nécessaire. En effet les citoyens habitants dans la MEL ont droit à un temps de sommeil significatif.

- POLLUTION : une augmentation du trafic engendrerait plus de pollution de l'air, cela nuit à la santé des habitants des villes voisines et situées sous les couloirs aériens.

Cela pollue également plus la nature autour de l'aéroport (champs captants, cultures et nappe phréatique qui vont être endommagés voire supprimés pour les travaux !!!). Il faut préserver au maximum la nature.

- INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET TRANSPORTS EN COMMUN ne sont pas

du tout adaptés pour accueillir de nombreux voyageurs supplémentaires. Les axes routiers sont déjà saturés actuellement.

NON AU PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROPORT.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1186 - Gengembre Blandine - Gruson

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 22:12:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre

Contribution :

Quel manque de discernement et d'intelligence écologique dans ce projet d'agrandissement. Nos routes et autoroutes sont saturés, nous vivons dans cet environnement bafoué et pollué et vous souhaitez aller à l'encontre des politiques de réduction de gaz à effet de serres.

En augmentant le trafic, vous allez bétonner et polluer des champs captants et menacer des campagnes déjà polluées. Tout ça en dépit de transports ferroviaires existant et peu polluants.

Je suis contre agrandissement !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1187 - Gaëtan - Gondecourt

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 22:19:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Doléance projet d'agrandissement aéroport de LESQUIN

Contribution :

Bonjour,

Nous sommes contre ce projet d'agrandissement à l'heure où les nuisances de tous types n'ont jamais été aussi importantes (bruits /pollution). Par ailleurs, alors que les projections sur l'état des réserves pétrolières montrent une raréfaction de l'énergie, il n'est pas opportun d'envisager un tel investissement alors que nous sommes sensés réduire la voilure de nos consommations et de la dépense publique et privée.

Les nuisances déjà engendrées actuellement (vols de nuit / fréquentiel intense (plus d'un avion à l'atterrissage toutes les 5 minutes en période de pointe / dépôts noirs sur les mobiliers de jardin sous le couloir aérien) nous amènent à penser qu'il serait souhaitable que l'autorité publique puisse mandater un organisme certifié afin d'effectuer une surveillance par prélèvement régulier de l'air et la prise de mesures de bruit et ainsi assurer le suivi de la protection des populations.

Merci

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1188 - Joëlle

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 22:25:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Défavorable

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1189 - Arthur - Nantes

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 22:40:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Stop à l'élargissement de l'aéroport de Lille

Contribution :

L'agrandissement sous couvert de modernisation est un projet d'un autre temps à contre-courant des engagements nationaux et de la MEL en termes de réduction des émissions de GES. En 2019, un tiers du trafic correspondait à la ligne Lille-Lyon uniquement et deux tiers du trafic était remplaçable par le TGV en France. Cette extension pour doubler la capacité de l'aéroport n'a pas lieu d'être à l'heure où la MEL s'est engagée à réduire de 45% ses émissions de GES en 2030!

D'après la cour des comptes de 2016, la mise aux normes européennes ne correspond qu'à seulement 1,3% du budget annoncé de 100,9M€ de ce projet de "modernisation". Nous sommes pour la mise aux normes de sécurité mais contre ce projet d'extension qui englobe un élargissement des pistes, une extension de parking, un parking à avion et surtout l'extension de l'aérogare.

De plus, nous rappelons aux pouvoirs publics la nécessité de mettre en place un couvre-feu nocturne de 7 heures minimum pour préserver la santé des riverain-es. Nous demandons une étude sanitaire sur les émissions des particules ultra-fines liées à l'ADL. L'implantation d'ADL sur les champs captants requiert une vigilance accrue pour protéger le bien commun et vital qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL.

Enfin, nous demandons des engagements contractuels fermes avec une valeur légale contraignante sur le non-développement du fret aérien qui n'est pas compatible avec la santé et l'intérêt général des 55 000 personnes à proximité de cet aéroport.

CLIMAT

Transport aérien responsable de 7,3% des émissions de gaz à effet de serre en France (source B&L Evolution)

2/3 du trafic de l'aéroport de Lille-Lesquin est en concurrence avec le TGV. A trajet équivalent l'avion émettra 40 à 80 fois plus de gaz à effet de serre pour un gain de temps parfois nul ou très limité (SCOT de la Métropole européenne de Lille)

Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la Métropole européenne de Lille prévoit -45% d'émissions de gaz à effet à serre en 2030 et -89% en 2050 par rapport à 1990 et -16% de consommation d'énergie entre 2016 et 2030 (PCAET Métropole Européenne de Lille).

Argument sur la marge de manœuvre technologique irréaliste (biocarburants & hydrogène) (Synthèse du référentiel aviation-climat ISAE-Supaéro Septembre 2021).

Les compensations via le fonds carbone mentionné par ADL n'est pas crédible vu les sommes en jeu: 2,55 millions d'euros jusqu'à 2039 ramenant un prix à la tonne très faible par rapport au prix du marché européen. Le mécanisme ne sera pas incitatif. De plus, ils ne couvrent pas l'activité aérienne de l'aéroport.

Activité aérienne (cycle décollage-atterrissage", ½ croisière, moteurs auxiliaires au sol, traînées atmosphériques) de 2019 à 2039: 342 kt eqCO2 représente 83,1% des émissions totales (411kt eqCO2: activité aériennes + trafic routier + activités de la plateforme).

L'agrandissement de l'aéroport est contraire à l'intérêt général dans le contexte de l'urgence climatique et la nécessité des réductions des émissions des gaz à effet de serre.

Les compensations carbonées obligatoires des compagnies aériennes de la loi Climat imposées (94 kt eqCO2) ne sont pas crédibles: les mécanismes financiers et techniques restent à l'initiative volontaire. Aucun mécanisme de contrôle et de pénalité financière n'est prévu à ce jour.

JUSTICE SOCIALE

10% de la population mondiale prend l'avion chaque année, en 2018, 1% de la population mondiale : responsable de 50% des émissions de l'aviation.

La majorité des opérateurs présents à Lille-Lesquin sont des compagnies à bas-coût. Augmentation du trafic passe par ces compagnies à « bas-coût ». Stratégie : dumping social et fiscal : contrats précaires et peu rémunérateurs.

Le kérosène est la seule énergie fossile non taxée par l'Etat. En comparaison : l'essence et le gazole sont taxés aux alentours de 60%.

EAU

L'aéroport de Lille-Lesquin se situe au-dessus de la nappe de la Craie (qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL) qui est très vulnérable aux pollutions (classe B du projet d'intérêt général).

La surface imperméabilisée par l'aéroport sera accrue de 10 ha par le projet. Il y a donc un fort risque de rejets de substances polluantes (hydrocarbures, produits de dégivrage) vers les captages du Sud de Lille.

Augmentation du trafic va mener à une augmentation des risques de pollutions aux métaux lourds, résidus d'hydrocarbures.

Dans le passé, il y a eu des fuites d'hydrocarbures (ancien dépôt TOTAL). Un prélèvement, fait en décembre 2019, dépasse la norme des eaux brutes relative à l'indice Hydrocarbures. D'autres analyses révèlent un relargage lent des hydrocarbures piégés dans les fissures de la Craie (ancien dépôt TOTAL).

TRAFIC ET DÉPLACEMENT

A la fin de la concession, (sans le programme immobilier) : augmentation du trafic de +21% par rapport au scénario de référence. Le projet contribue à aggraver le phénomène de congestion que connaît déjà le territoire : contraire à l'intérêt général.

En 2039, en considérant le programme immobilier, l'évolution du trafic routier autour de la zone aéroportuaire, représente une hausse de 76% par rapport au scénario de référence : nécessité absolue d'abandonner définitivement le programme immobilier.

L'autorité environnementale estime que la part de +17% de transports en commun pour rejoindre l'aéroport annoncée par ADL à horizon 2039 reste un taux faible. Cela n'est pas suffisant pour réduire le trafic routier engendré par le projet d'extension de l'aéroport.

Le projet contribue au phénomène de congestion qui ne pourra être sensiblement revu à la baisse qu'avec le déploiement de transports en commun efficaces. Mais ces améliorations tendanciennes annoncées par ADL relèvent de mesures qui lui échappent.

Aucune politique tarifaire sérieuse n'est prévue pour diminuer la part de la voiture individuelle: prix du parking ou baisse du prix du bus.

POLLUTION SONORE : UN ENJEU SANITAIRE

Exposition au bruit des avions: effets délétères sur le sommeil, les systèmes cardiovasculaires et endocrinien, les troubles psychologiques et l'état de santé perçu (Santé Publique France)

L'Autorité Environnementale se basant sur des études de l'ANSES et Santé Publique France demande un couvre-feu d'au moins 7 heures.

POLLUTION DE L'AIR ET SANTÉ HUMAINE

La pollution de l'air aux particules fines est responsable de 14% des décès dans la métropole lilloise. Le projet d'agrandissement prévoit une augmentation du nombre de vols et de voyageurs, qui aura mécaniquement un impact sur la qualité de l'air (augmentation d'émissions de ces polluants - NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} - et concentrations dans l'air ambiant)

Aujourd'hui (selon une étude ATMO) : les taux de polluants atmosphériques dépassent régulièrement les seuils définis par l'OMS sur notre territoire.

Les particules ultrafines (de l'ordre du nanomètres) : fortes émissions par les moteurs d'avions ne sont pas mesurées et donc non prises en compte (Article dans The Conversation). Les particules ultrafines sont émises principalement par les moteurs d'avions. Plus les particules sont fines, plus elles sont dangereuses.

Selon l'étude d'impact environnemental, la hausse de l'activité générée par la réalisation du projet d'extension aura un impact sur les émissions de SO₂, qui connaîtront une augmentation jusqu'à +36% sur la zone à l'horizon 2050.

Hausse de +27% pour les NO_x (Oxydes d'azote) selon l'étude d'impact environnemental

ARGUMENT 1

Dû à ses impacts négatifs sur l'environnement et sur la qualité de l'air, le projet génère un coût pour la collectivité de 175 millions d'euros. (chapitre 2.5 du mémoire en réponse à l'AE)

La saturation du trafic routier n'est pas pris en compte dans ce calcul et le temps perdu dans les embouteillages sera considérable

De plus, l'augmentation du trafic et des pollutions sonores et de l'air dévaluera le patrimoine immobilier des riverains: aucun chiffrage a été réalisé

Argument 2

Contrairement à ce que dit l'ADL, l'aéroport ne sera pas saturé en 2023. Les nouvelles projections du trafic post-covid 19, montrent que la capacité maximale de 2,6 millions passagers maximum sera atteinte en 2027 seulement.

De plus, en retirant ligne uniquement la ligne Lille-Lyon, on retire un tiers du trafic soit 700 000 passager-ères par an ce qui permettra d'atteindre la saturation en 2039 sans l'agrandissement supplémentaire.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1190 - GUILLAUME

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 22:44:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Enquête publique extension aéroport de Lesquin

Contribution :

Habitant la commune de Gondecourt, ma famille et moi subissons déjà au quotidien les nuisances (sonores, environnementales et sur la santé) qu'engendrent le survol des avions au dessus de notre ville. Je suis donc contre une extension de l'aéroport qui s'accompagnerait d'une augmentation du trafic, il y a déjà suffisamment d'aéroport à proximité qui proposent de nombreuses destinations internationales, et je pense qu'il faut privilégier avant tout le ferroviaire pour les trajets nationaux. J'espère que cette consultation et que l'avis des participants sera bien prise en compte et que la décision d'agrandissement n'a pas déjà été prise sous pression de quelques lobbies.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1191 - Ducrocq Tony - Allennes-les-Marais

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 22:48:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Impact écologique de l'augmentation du trafic aérien

Contribution :

L'aéroport de Lille dessert actuellement des destinations raisonnablement accessibles en train. Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes, Strasbourg... Desservir ces villes via l'avion est une aberration

écologique alors que les lignes de TGV existent et proposent une alternative crédible. Le projet de sécurisation de l'aéroport est certainement crédible mais agrandir l'aéroport ne me semble pas souhaitable. Supprimer les lignes pour lesquelles il existe une alternative en train pourrait permettre de libérer des créneaux pour ajouter de nouvelles lignes sans nécessiter l'agrandissement. Le bilan écologique pourrait alors être meilleur : pas de nouvelle construction émettrice de CO₂, remplacement de trajets en avion par des trajets en train et pourquoi pas un soulagement de l'aéroport de Roissy grâce aux alternatives proposés à Lesquin.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1192 - Teddy - Anglet

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 22:50:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Résolument contre le projet par solidarité

Contribution :

Natif du Nord et pour y avoir vécu plus de 20 ans, j'ai été informé du projet objet de la présente Enquête .

De mon point de vue, il est en totale inadéquation avec les enjeux contemporains et au titre desquels figurent les questions de santé publique, les questions environnementales.

Il méconnaît également certainement les engagements de la MEL.

Les riverains de Fretin que je connais, souffrent manifestement depuis plus de 5 ans, des changements de trajectoires significatifs (sans le moindre suivi des mesures de la part de la DGAC) subissant par voie de conséquence des nuisances sonores importantes et plus grave encore des pollutions aériennes (oxyde d'azote et particules fines) accrues, sans même ici évoquer les conditions de sécurité qui s'en trouvent diminuées.

Comment accepter une telle évolution de la

Situation et un tel projet, alors même que les risques ci-dessus évoqués ont été à maintes reprises portés à la connaissance des services compétents ?

Les considérations de santé publique et les principes de précaution ne devraient-elles pas être prioritaires et primer sur toute autre considération de quelque nature qu'elle soit ?

Ainsi comment peut on ne serait ce qu'un instant imaginer que leur situation s'améliorera en mettant en place une extension et une modernisation de l'aéroport de Lille qui a l'évidence va conduire à l'arrivée des gros porteurs en masse et le développement du fret aérien ?

Les conséquences en matière environnementale et de santé publique seront lourdes.

Est ce la, le cadre de vie que l'on veut offrir à nos concitoyens ? Et que dire des générations futures : est ce la le seul héritage que nous sommes capables de leur léguer ?

Ce projet ne correspond pas aux attentes de la population et est en total décalage avec les préoccupations environnementales qui devraient guider l'action publique.

Si par extraordinaire ce projet venait malheureusement à voir le jour, alors faudrait il à minima envisager de l'assortir de gardes fous à savoir : un couvre feu aérien ainsi qu'une limitation du volume aérien assortie d'un contrôle des nuisances sonores et des pollutions du sol.

Cordialement

.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1193 - THOMAS - Villeneuve-d'Ascq

Organisme : Particulier

Date de dépôt : Le 28/02/2022 à 23:04:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Un projet anachronique

Contribution :

La métropole Européenne de Lille est déjà une zone souvent polluée...

Dès qu'il y a des jours sans vent, des anticyclones, la masse de polluants atmosphériques stagne et rend les activités extérieures désagréables, voire dangereuses pour la santé de tous.

Pour moi qui tente de remplacer la voiture individuelle par le vélo dès que j'en ai la possibilité, généralement lorsqu'il fait beau plusieurs jours d'affilée, la pollution augmente sensiblement chaque jour jusqu'à rendre mes trajets désagréables... je prends alors la voiture (ou les transports en commun si je peux) pour éviter que ma santé en soit affectée.

Un comble !!!

Page 1624 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Ce qui sauve la situation sur la métropole, c'est le nombre important de jours ventés, cela assainit l'atmosphère les 4/5 de l'année.

Néanmoins, ajouter du trafic aérien ou permettre à des avions plus gros de transiter ne ferait pour sûr qu'aggraver la situation.

Dans les années 1990 ou début 2000, un tel projet aurait été imaginable dans l'état des connaissances que nous avions.

Aujourd'hui, cela apparaît ****complètement anachronique****.

On sait à la lecture (des résumés) du rapport du GIEC que nous devons très sensiblement diminuer nos émissions carbone, laisser les réserves de pétrole sous terre. Sous peine de rendre le monde invivable pour tous !

L'avenir, ce n'est pas / plus l'avion malheureusement. Ou alors ça se fera au détriment d'un monde habitable pour nous les humains.

C'est le choix qu'il convient de prendre en conscience.

En disant Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille, je dis Oui à un monde plus respirable et plus vivable pour tous. (Et les habitants de la MEL seraient les premiers concernés si l'atmosphère venait à se dégrader encore plus ici du fait d'un trafic aérien augmenté).

Bref, plutôt que de privilégier les intérêts économiques courts termes, inspirons un grand coup et ayons le courage de prendre des mesures dans l'intérêt de tous sur le temps moyen et long, en disant Non à l'agrandissement de l'aéroport !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1194 - Bernard - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 00:09:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON à l'extension de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Depuis plusieurs années le développement de l'aéroport de Lesquin a déjà entraîné une augmentation importante des nuisances sonores sur le secteur de Seclin, en particulier le midi et en début de soirée.

Le projet actuel est d'augmenter la taille de l'aérogare pour absorber un flux prévisionnel croissant de passagers.

Cette extension signifierait, contrairement à ce qui figure dans le projet, une augmentation inévitable des nuisances !!!

* Apport de nuisances routières complémentaires pour acheminer les passagers

* Recours à des avions plus gros, donc plus polluants (le recours annoncé à des carburants moins polluants est peu crédible à court terme...) et plus bruyants

* Augmentation des surfaces concernées, et donc de l'impact sur les zones de protection de la nappe phréatique

Cette extension ne se justifie pas.

En effet, l'accroissement prévisionnel du flux de passagers qui le justifierait n'a pas lieu d'être puisque les 2/3 du trafic actuel correspondent à des vols courte distance qui devraient prochainement être réalisés par le train compte tenu des dispositions de la Loi Climat et Résilience (JO du 24/08/2021).

En conclusion,

OUI à l'optimisation et à la sécurisation de l'existant, démarche engagée depuis plusieurs années

NON à l'extension non justifiée et génératrice de nuisances supplémentaires importantes

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1195 - COLY Bernard - Marcq-en-Barœul

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 00:36:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre l'intensification du trafic de l'aéroport

Contribution :

Monsieur le commissaire enquêteur,

Page 1626 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Habitant Marcq-en-Baroeul, je suis directement concerné par la pollution de l'air provoquée par les atterrissages et décollages d'avions, par le financement par les collectivités locales d'une partie des infrastructures de l'aéroport via le SMALIM. Et comme tout habitant de la France, je suis concerné par le changement climatique, dont le rapport du GIEC publié ce 28 février nous donne les impacts prévus du réchauffement climatique.

En conséquence, je m'oppose au projet dit de "modernisation" de l'aéroport. A court terme, il faut un "couvre-feu" de 23h à 6h du matin, et un gel du nombre d'atterrissages et de décollages. En s'inspirant du dispositif déjà en place à Orly, il faut fixer des règles écrites pour avoir au maximum 58 mouvements par jour.

Et il faut inverser la tendance, pour aller vers une diminution du nombre de vols et la suppression des vols d'une durée de moins de 3 heures.

Je suis membre de la CDPENAF du Nord, commission officielle visant à donner des avis afin de limiter au maximum l'urbanisation des sols. A ce titre, je suis contre l'imperméabilisation supplémentaire de 17 ha prévue par le projet soumis à enquête publique.

L'agglomération lilloise est très bien desservie par les trains à grande vitesse vers Paris, Lyon, Bruxelles, Londres. Les femmes et hommes d'affaires peuvent pratiquer et développer leurs activités sans que l'aéroport augmente le nombre de ses mouvements d'avions.

Cordialement

Bernard Coly

Marcq-en-Baroeul

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1196 - Colin - Seclin

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 08:00:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Je m'appelle Colin et je dis NON au projet d'agrandissement de l'aéroport parce que les gaz que rejettent les avions sont mauvais pour la santé des gens et pour la nature.

Page 1627 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Colin, 6 ans

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1197 - Lictevout Virginie - Fretin

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 08:01:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Extension aéroport

Contribution :

Une extension pourquoi pas mais contrôlée avec des heures off sans nuisances pour nous qui sommes juste en dessous..

Une étude complète et une vraie prise en compte des habitants de la zone

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1198 - Codron Vincent

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 08:10:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Avis concernant la modernisation de l'aéroport de Lille

Contribution :

Avis favorable pour raison économique d'une part et confort des voyageurs d'autre part

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1199 - Flore - Seclin

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 08:19:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Non au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Non au projet de modernisation.

Puisque ce projet regroupe à la fois une mise aux normes, une modernisation des infrastructures et une extension des capacités d'accueil de voyageurs et d'avions (plus et plus gros), je dis non à la globalité de ce projet. On veut nous faire croire par des subtilités de langage à une modernisation, hors la part principale de ce projet consiste bien en un agrandissement.

Les nuisances engendrées par cet agrandissement ne concernent pas que les communes survolées puisque les particules fines et ultra fines issues de la combustion du kérosène arrose la Métropole De Lille dans son ensemble. Faut-il rappeler que le nombre de jours de pollution dans la Métropole est déjà supérieur à la moyenne nationale ainsi que le nombre de personnes malade de cette pollution !

Je dis non à l'élargissement des pistes permettant d'accueillir des avions plus grands

Je dis non à la fluidification de la circulation des avions au sol permettant s'augmenter les rotations et donc le nombre d'avions.

Je dis non au Fret, car le gestionnaire nous cache ses véritables intentions à ce sujet

Je dis non à l'agrandissement de l'aérogare

je dis non à l'agrandissement des parkings

je dis non aux projets immobiliers annexes qui ne sont pour le moment que suspendus

Je demande une évaluation des bruits réelle et non basée sur des moyennes (LAden actuel).

Je demande que la pollution des avions ne soit pas prise seulement au sol, mais aussi pendant les phases de décollage, d'atterrissage et de vol.

Je demande que l'on calcule, dans les mesures de pollution, aussi les PUF (Particules Ultra fines) qui ne sont actuellement pas prises en compte.

Je demande que le calcul des coûts environnementaux et de santé soient pris en compte dans les études de ce type de projet. On nous parle de développement économique, mais pour qui et aux dépens de qui !!! Le rapport bénéfices/ coûts me semble clairement défavorable aux citoyens.

Je demande des aides pour que les populations puissent rapidement insonoriser leurs logements et les équiper de filtres à particules fines.

Je demande surtout que la parole citoyenne soit vraiment écoutée et prise en compte.

Je veux pouvoir continuer à habiter ma maison sans avoir peur pour la santé de mes enfants !!!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1200 - CARTON ALEXANDRE - Dunkerque

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 08:27:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : UN PROJET DU PASSE EN CONTRADICTION COMPLETE AVEC LES ENJEUX DU XXIEME SIECLE

Contribution :

Ce projet d'agrandissement est en totale incohérence avec nos enjeux contemporains sur tous les plans, de la santé publique, du respect de l'environnement, du respect des communes et leurs riverains... Une aberration économique qui tend à favoriser toujours un peu plus la surconsommation de nos ressources tout en les détruisant au passage par des infrastructures dévastatrices pour les sols qui s'artificialisent et ruinent les collectivités, et par l'effondrement sous nos yeux de la biodiversité et les extinctions de masse.

Encore un rapport du GIEC alarmant ce mois ci...

Par ailleurs, ce projet méconnaît et piétine de nombreux engagements de la MEL.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1201 - Lelore Bernard - Ronchin

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 09:11:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Des progrès attendus

Contribution :

La métropole lilloise riche de ses plus 1,5 millions d'habitants mérite un aéroport digne de ce nom. On ne devrait pas compter sur les aéroports de Mons, Bruxelles, Beauvais ou encore Paris. Des progrès sont attendus dans la construction des avions sur le plan du bruit et de la pollution. Il faut croire au progrès et ne pas se limiter à l'instant présent. Lille et son agglomération doivent dire OUI maintenant car après il sera trop tard! Toutefois, il faudra revoir les moyens de transport pour y accéder : liaison par métro ou création d'une gare TGV. L'autoroute étant saturée.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1202 - Maud - Gravelines

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 09:19:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre l'agrandissement de l'aéroport de Lille

Contribution :

Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin qui a déjà une forte emprise sur un secteur peu naturalisé

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1203 - CAREME Damien - Argenteuil

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 09:43:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition à l'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

A l'heure où le GIEC vient de sortir un nouveau rapport accablant sur le changement climatique, il n'est plus temps de mettre en œuvre des projets du siècle dernier.

Le projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin fait parti de ces projets.

Consacrons les moyens financiers publics et privés à la lutte contre le changement climatique en investissant massivement dans les modes de transports et faiblement émetteurs de CO2. Rendons-les accessibles au plus grand nombre par une baisse drastique des tarifs et faisons payer le juste prix carbone au kérosène !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1204 - Jacques - La Madeleine

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 09:56:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement !

Contribution :

Que penser de l'agrandissement d'un aéroport, accessible uniquement par voie routière, et proche d'un aéroport international ?

Inutile, surtout en période d'augmentation du coût de l'énergie !

Inutile, en raison de la proximité d'une gare TGV !

Nuisible, en raison des nuisances sonores engendrées !

Contraire à l'expression de la volonté des populations, en raison des nombreux votes négatifs de Conseils Municipaux de communes environnantes !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1205 - Moral Thierry - Seclin

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 10:00:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Après de nombreuses réflexions, lectures, échanges et tentatives de donner un avis "nuancé" sur le projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin, je reviens avec un rejet total du projet. Non au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Pourquoi ? Parce que le terme même de "modernisation" est malhonnête et comprend de multiples ramifications qui ne sont pas de l'ordre de la modernisation est qui n'ont qu'un seul objectif : intensifier le trafic aérien, enrichir les actionnaires du milieu aéronautique et pétrolier et en effet, répondre à quelques besoins d'usagers riches, qui pour la très grande majorité ne résidant pas dans les zones concernées par les nuisances.

NON à l'extension de l'aéroport qui impliquera une intensification non maîtrisable du trafic aérien.

NON au mensonge de certains élus qui prétendent pouvoir obtenir des garanties. Les capitalistes qui nous font face ne reculeront devant rien pour se faire le moindre profit supplémentaire, certainement pas devant des élus de basse condition qu'il est si facile d'entourlouper avec des mots vides de sens tels que "rayonnement", "développement" ou "perspectives"... S'ils sont dupes, les citoyens ne le sont pas.

NON l'espace aérien n'est pas un bien achetable par des sociétés travaillant dans le secteur aéronautique. Il existe bien des permis de construire pour le sol. Qu'en est-il de l'air ? Certes, les malins prétendront que rien ne peut se construire dans l'air, certes, mais les émissions de gaz à effets de serre, les microparticules et autres désastres écologiques qui circuleront dans le ciel, retomberont bien sur nos terres et laisseront des conséquences durables.

NON à l'opposition arriérée, éculée, clivante et malsaine qui consiste à ériger face à face économie et écologie. Comment exploiter un outil de travail (notre environnement) sans en prendre soin. Les grands patrons feraient mieux d'aller rendre visite à un modeste artisan, ils découvriront à tel point le dit artisan prend soin de ses outils.

NON à la négligence, à la non prise en compte et à la mise sous silence de la parole citoyenne qui est massive, déterminée, renseignée, engagée et désastreusement ignorée par les "décideurs". Il n'y a pas de "OUI mais" qui tienne avec ces gens-là (comme dirait Jacques Brel). La seule chose qu'ils entendent, c'est le NON. Ne vous inquiétez pas, ils retombent toujours leurs pattes.

NON au déni démocratique face à ce projet : Concertations en huis-clos et en sous effectif à la MEL (C'EST UNE HONTE !), festival de langue de bois et passage en force lors du conseil municipal de Seclin du 21/02/2022.

NON à la colonisation politique des organes censés défendre les intérêts des habitants. Il est inadmissible que les citoyens n'est pas de siège au SIVOM ! Les élus ne sont pas les seuls décideurs dans notre société.

NON au mépris larvé et non dit auprès des classes populaires qui se sont endetté pour tenter d'avoir un confort de vie loin de l'hystérie urbaine et qui se retrouvent avec des conditions de vie que même au centre-ville de Lille, ils n'auraient pas. L'intérêt collectif doit être collectif et non pas au service des citoyens les plus aisés.

NON à l'extension de l'aérogare : ce n'est pas utile. À l'heure où il est grand temps de contrôler, maîtriser et réduire la circulation aérienne pour des raisons climatiques évidentes, il est totalement inutile d'étendre cet aérogare vu que le principal objectif est d'y implanter des commerces qui ne sont pas tenus par des entrepreneurs locaux.

NON, la sécurisation de l'aéroport n'est pas du ressort des citoyens. Eiffage et l'Aéroport de Marseille génèrent bien des profits, non ? Alors qu'ils les investissent dans leur outil de travail et qu'ils n'imputent pas les deniers publics avec cela.

NON, la santé des citoyens impactés par les nuisances (sonores, pollution,...) n'est pas à prendre à la légère.

NON, les habitants ne sont pas une variable d'ajustement de vos négociations malsaines.

NON, la parole des citoyens n'a pas qu'une valeur consultative.

NON, la colère et le passage en force ne sont pas des processus démocratiques.

NON, le peuple ne se taira pas en lui soldant des billets Lille-Cracovie à 8€.

NON, les militants ne se fatigueront pas avec le temps.

NON, la démocratie ne se négocie pas, elle se respecte.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1206 - paul - Ennevelin

Organisme : particulier

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 10:01:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Enquête sur la modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin : avis

Contribution :

Même si je suis bien conscient que la Métropole Lilloise est au carrefour économique de la France, du BENELUX, du Royaume Uni et d'autres pays du nord et de l'Allemagne, force est de constater qu'elle joue déjà bien son rôle dans les échanges nationaux et internationaux. Et ce rôle, elle continuera inévitablement de le jouer en gardant les mêmes structures car, de par sa situation, à moyen terme (et peut-être à long terme), on ne voit pas quelle métropole pourrait la concurrencer. Mon propos n'est pas de dire que, à défaut de concurrence, on peut attendre. Ce serait une erreur stratégique.

Mais, sans être alarmiste, je pense que l'évolution du monde (réchauffement climatique, appauvrissement des ressources partout dans le monde, instabilité politique dans de nombreux pays y compris en Europe, migrations politiques et/ou alimentaires) va davantage nous conduire vers une récession mondiale que vers un nouvel eldorado ou une nouvelle croissance générale et durable. Et l'agrandissement de l'aéroport de Lille ne résoudra absolument pas ces problèmes, en dehors du tourisme, à l'arrivée ou au départ de Lille.

En revanche, même si les études techniques feront en sorte de limiter tant que possible les nuisances, environnementales, sonores..., personne ne nie que l'agrandissement de l'aéroport ne pourra qu'augmenter les nuisances actuelles, en particulier, en raison des vols de nuit qui devraient se multiplier. Sur ce point, il faut absolument les interdire, les amendes ne seront, de toute façon, jamais suffisamment dissuasives.

Dans ces conditions, je pense objectivement que le projet doit être abandonné ou, a minima, suspendu.

Paul Lefranc

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1207 - Polge Matthieu - Lambersart

Page 1634 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 10:02:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ne devons nous pas baisser nos émissions ?

Contribution :

Bonjour,

Je suis un des 15000 animateurs de l'atelier de la "fresque du climat", et je me démène pour expliquer les chiffres et tendances qui ressortent des rapports du GIEC. Le volet 2 du rapport est arrivé hier à midi. Il est difficile à lire, lorsque dans le même temps des investissements sont proposés pour faciliter voir augmenter le trafic aérien localement. Il faut donc absolument se limiter à la mise aux normes, et même si il n'y a pas de rapport direct, il faut que les investissements privés soient fléchés et encouragés vers ce qui bénéficiera à une réduction de nos émissions, ou à une adaptation au dérèglement climatique. Il ne faut donc pas se laisser bernier par les promesses d'un aérien propre et nous devons mettre toute notre énergie à réduire nos émissions, via les plans de la MEL, la sensibilisation, la transformation de nos modes de transport, et donc également nos façons de consommer les vacances ...

Je ne reprends pas les arguments tout aussi importants sur nuisances sonores ou aspects santé, artificialisation des sols, qui relèvent moins de mon domaine de compétence, mais sont potentiellement encore plus importants aux yeux des métropolitains.

Merci d'appuyer dans le bon sens. C'est terrible de voir un projet de ce type avancer lorsque l'on connaît la situation.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1208 - pierre - Bondues

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 10:15:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le projet d'agrandissement

Contribution :

Je suis contre ce projet car le trafic aérien est suffisant pour notre région et en tant que personne travaillant dans l'agriculture; je trouve que ces terrains seraient plus utile pour la faune et la flore de notre région qui est déjà très industrialisée.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1209 - Marie - Bouvines

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 10:16:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet d'agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Page 1635 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Je souhaite une annulation de ce projet en totale opposition avec les enjeux climatiques pour notre région déjà très impactée par la pollution.

Je m'oppose également aux nuisances sonores et atmosphériques provoquées par un accroissement du trafic aérien. J'habite Bouvines et je suis

concernée par le survol des atterrissages.

Le projet de supprimer les vols intérieurs courts (desservis par le train), la proximité des aéroports de Beauvais et de Charleroi moins taxés, le contexte sanitaire

qui a considérablement réduit les déplacements , ne sont pas favorable à une rentabilité de ce projet d'extension.

De plus je souhaite l'instauration d'un couvre feu de 23 h 00 à 6 h00.

Je m'oppose fermement au projet d'agrandissement de l'aéroport mais pas à sa mise en conformité .

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1210 - PAGE Stuart - Montpellier

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 11:12:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Fin février 2022, le GIEC lance à nouveau une alerte sur l'état critique de la planète...

Contribution :

Fin février 2022, le GIEC lance à nouveau une alerte sur l'état critique de la planète, et de la nécessité absolue de réduire le plus rapidement possible et par tous moyens les émissions de gaz à effet de serre. L'agrandissement de la capacité d'accueil d'un aéroport ne fait évidemment pas partie des moyens à envisager pour effectuer cette réduction.

Ce n'est pas pour rien que la Convention Citoyenne pour le Climat a proposé d' "Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants" (Proposition SD-E3).

Ce n'est pas pour rien non plus que le Haut Conseil pour le Climat, dans un courrier adressé au ministre de l'économie, Bruno Le Maire, en décembre 2019, affirme qu'il faut "se prémunir contre des choix de technologies ou d'infrastructures (par exemple extension des aéroports) susceptibles de verrouiller notre économie dans un chemin incompatible avec la neutralité carbone".

Voici quelques extraits du communiqué de presse du GIEC, publié lors de la sortie du deuxième volet de son sixième rapport, le 28 février 2022 :

- "Ce rapport lance un avertissement très sérieux sur les conséquences de l'inaction", a déclaré Hoesung Lee, président du GIEC. "Il montre que le changement climatique fait peser une menace grave et grandissante sur notre bien-être et la santé de la planète. Les mesures prises aujourd'hui façonneront l'adaptation de l'humanité et la réponse de la nature aux risques climatiques croissants."

- Si l'on veut éviter de perdre toujours plus de vies humaines, de biodiversité et d'infrastructures, la prise accélérée de mesures ambitieuses est requise pour s'adapter au changement climatique, tout en réduisant rapidement et fortement les émissions de gaz à effet de serre.

- On y insiste sur l'urgence de prendre des mesures immédiates et plus ambitieuses pour faire face aux risques climatiques. Les demi-mesures ne sont plus possibles.

- Notre évaluation montre clairement que, pour relever ces différents défis, tout le monde – gouvernements, secteur privé, société civile – doit œuvrer de concert et en priorité à la réduction des risques, de même qu'à l'équité et à la justice, dans le processus décisionnel et l'investissement.

- Les éléments scientifiques sont sans équivoque : le changement climatique menace le bien-être de l'humanité et la santé de la planète. Tout retard dans l'action mondiale concertée nous ferait perdre un temps précieux et limité pour instaurer un avenir viable.

J'espère que ces messages d'alerte, de plus en plus alarmants et insistants, des scientifiques du monde entier seront, enfin, écoutés et pris au sérieux.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1211 - Ladesou Christian - Lille

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 11:32:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Le projet d'aéroport de Lille SAS n'est pas recevable

Contribution :

Le document ci-dessous est le sommaire de notre contribution qui est en fichier attaché

Christian Ladesou – René Sobry

Le projet d'aéroport de Lille SAS n'est pas recevable

Nous sommes entrés dans une nouvelle ère géologique, celle de l'anthropocène. Le réchauffement climatique va entraîner une crise profonde de nos systèmes de référence, car, quoi que nous fassions, la température à la surface de la planète va continuer à augmenter dans les décennies qui viennent.

Chaque secteur de l'activité humaine est concerné et la priorité doit donc être donnée à la satisfaction des besoins socialement utiles.

Ainsi la question du développement sans fin du transport aérien dans le monde mérite d'être posée et les réponses argumentées sans a priori.

La modernisation-extension de l'aéroport Lille-Lesquin fait partie de cette question du développement sans fin.

1 Faut-il continuer de développer le secteur aérien ?

1.1. L'impact des émissions de GES par les avions en contradiction avec les alertes du GIEC

1.2. Le transport aérien reste celui des plus favorisés

1.3. Des mécanismes de régulation insuffisants

1.4. Les progrès technologiques dans l'aviation : il faudra attendre

En France

- des statistiques incomplètes
- L'alternative du train

2. Pour un développement régulé, utile à la zone de chalandise de l'Aéroport Lille-Lesquin

21 L'avion vraiment pertinent ? Pour une partie des vols intérieurs, le train doit être préféré

2.2 Réguler les activités entre les différents aéroports nationaux et internationaux

(Brussels Zaventem, Brussels Sud, Roissy Charles de Gaulle, Paris-Beauvais, Ostende, Lille-Lesquin)

2.3 Le problème des pollutions n'est pas traité de façon satisfaisante par le projet

2.3.1 les dispositifs internationaux et européens de contrôle pollution ne sont pas exempts de critiques

2.3.2 qualité de l'air : ajouter de la pollution à la pollution

2.3.3 les nuisances sonores, ce sont les riverains qui en parlent le mieux !

2.3.4 Qualité de l'eau : mise en danger de la ressource en eau de la MEL

La position d'ATTAC Lille

Faire de nouveau les choix de l'attractivité et du rayonnement par le développement d'un aéroport n'est plus de saison.

Nous ne pourrons plus nous déplacer « comme avant ».

Les conditions d'améliorations techniques des avions ne sont pas pour tout de suite, les avions d'aujourd'hui vont donc continuer de polluer l'air et l'eau et abîmer la vie des riverains.

L'arrêt de la croissance du transport aérien n'est donc pas une revendication mais une obligation

Pour ATTAC Lille L'extension de l'aéroport Lille-Lesquin pour accueillir près du double des passagers en 2039 n'est pas recevable.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Contribution ATTAC Lille.pdf, page 1 sur 8

Le projet Aéroport de Lille SAS n'est pas recevable

Christian Ladesou, René Sobry, le 26 février 2022

Nous sommes entrés dans une nouvelle ère géologique, celle de l'**anthropocène**. Le réchauffement climatique va entraîner une crise profonde de nos systèmes de référence, car, quoi que nous fassions, la température à la surface de la planète va continuer à augmenter dans les décennies qui viennent.

Chaque secteur de l'activité humaine est concerné et la priorité doit donc être donnée à la satisfaction des besoins socialement utiles.

Ainsi la question du développement sans fin du transport aérien dans le monde mérite d'être posée et les réponses argumentées sans a priori.

La modernisation-extension de l'aéroport Lille-Lesquin fait partie de cette question du développement sans fin.

1 Faut-il continuer de développer le secteur aérien ?

1.1. L'impact des émissions de GES par les avions en contradiction avec les alertes du GIEC

Sachant que si l'aviation est responsable de l'émission de 2 à 3 % des émissions de CO₂, la prise en compte de l'ensemble des GES émis, leur accumulation au fil des ans, l'effet des traînées de condensation, les activités liées, l'impact dépasse les 6 %. (source atelier d'écologie politique 13/04/2021).

La croissance programmée du transport aérien et de ses émissions est préoccupante, selon différentes études qui constatent :

- le doublement du trafic aérien serait atteint en 2037 (source International Air Transport Association, IATA)
- une hausse de 32 % des émissions de CO₂ de l'aviation commerciale entre 2013 et 2018 (source International Council on Clean Transportation, ICCT)
- une augmentation de 300% des émissions de GES d'ici à 2050 (source Organisation de l'Aviation Civile Internationale, OACI)

1.2. Le transport aérien reste celui des plus favorisés

Malgré une relative démocratisation, l'aérien reste le moyen de transport des privilégiés. Les 10 % des personnes aux revenus les plus élevés dans le monde consomment 75 % du carburant aviation ; minoritaires, ils sont les principaux responsables du réchauffement climatique.

1.3. Des mécanismes de régulation insuffisants

Ces mécanismes faisant l'objet d'engagements par ADL, sont traités dans le 2.

1.4. Les progrès technologiques dans l'aviation : il faudra attendre

- la propulsion classique doit s'améliorer

Si les avancées technologiques ont permis de réduire d'un facteur deux la consommation de kérosène et les émissions de CO₂, il reste des progrès à faire, notamment en direction des émissions de dioxyde d'azote et des particules de suie (source CNRS)

- l'utilisation des agrocarburants est à rejeter

Même moins polluants la production d'agro-carburants participe à la déforestation et pose des problèmes de ressources en terre agricole disponible. Les déchets urbains sont également une possibilité au titre d'agrocarburant de la deuxième génération.

- l'avion électrique : pas pour les vols commerciaux

Ce n'est pas, ni actuellement ni à moyen terme, une solution envisageable pour le transport massif de passagers ; l'avion électrique semble destiné aux aéroclubs.

- l'avion à hydrogène : pas encore au point techniquement et sensible à l'emport

95 % de l'hydrogène est produit à partir d'hydrocarbures, solution la moins coûteuse mais génératrice de GES.

Toutefois, selon l'ONG ICCT, « le moteur à hydrogène n'émet pas de pollution ni aucun gaz à effet de serre puisque sa combustion produit de la vapeur d'eau [pourtant GES !]. Cela suppose en revanche que la production d'hydrogène soit elle-même « propre », c'est-à-dire produite par électrolyse de l'eau en utilisant une électricité issue de sources renouvelables (hydrogène vert) ».

Selon la même ONG (qui s'est penchée sur deux projets d'avions à hydrogène), si les vols long-courriers ne peuvent être propulsés à l'hydrogène, notamment en raison du volume qui serait nécessaire à son stockage à bord : « les avions à hydrogène sont **viables sur les vols court et moyen-courriers** et pourraient pratiquement éliminer les émissions de CO₂ ». Un biréacteur pourrait transporter 165 passagers sur 3.400 kilomètres, couvrant 71% du marché des monocouloirs, un turbopropulseur : 70 passagers (en raison de l'étroitesse du fuselage) sur 1.400 kilomètres, ce qui représente 97% de ce marché.

En France

- **des statistiques incomplètes**

L'aérien ne représenterait qu'1,6 % d'émission de CO2 et 0,8 % de l'émission de GES. Ces chiffres faibles s'expliquent :

- seuls les trajets intérieurs sont pris en compte (outremer compris), occultant les transports internationaux (!) qui représentent donc 60 % des émissions,
- les activités liées au secteur aérien ne font pas partie non plus des statistiques (source atelier d'écologie politique du 12/04/2021).

NB : la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) avance un chiffre plus réaliste pour le CO2 : 6,4 %.

- **L'alternative du train**

- Au niveau des émissions de CO2 par voyageur et par km, l'avion vient en tête du classement des moyens de transport les plus polluants, dans des proportions similaires à la voiture individuelle. Ses émissions sont de l'ordre de 45 fois supérieures au TGV, ou 15 fois supérieures pour la moyenne des trains à longue distance.

- En France, il semble que les 2/3 du trafic aérien intérieur pourraient être assurés par le TGV. De son côté la Convention Citoyenne pour le Climat proposait d'organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici à 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps » (trajets de moins de 4h).

2. Pour un développement régulé, utile à la zone de chalandise de l'Aéroport Lille-Lesquin

Le SMALIM a choisi une délégation de service public pour gérer l'aéroport dont il est propriétaire.

Le délégataire de la concession Aéroport de Lille SAS (ADL SAS) est un ensemble constitué du groupe Eiffage, possédant 90 % des parts et ~~et~~ d'Aéroport de Marseille, possédant les 10% restants.

Eiffage, leader européen du BTP (72 000 salariés, 34 Md€ de capital financier), entend avec Eiffage Concessions faire du secteur aéroportuaire un levier de son développement.

Le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin est porté par la société Aéroport de Lille SAS, maître d'ouvrage.

Ce projet comporte 2 volets :

- Une mise en conformité par rapport aux nouvelles normes, dans le but d'améliorer la sécurité.
- Un projet de modernisation de l'aérogare, ayant pour objectif de quasiment doubler sa capacité d'accueil, c'est cet aspect du projet qui sera traité dans ce qui suit.

2.1 L'avion vraiment pertinent ? Pour une partie des vols intérieurs, le train doit être préféré

Le projet de L'aéroport de Lille ne propose en effet aucune destination qui soit accessible en train en moins de 2h30 et s'inscrit dans une complémentarité train-avion (en accord avec la SMALIM) ; de son côté la Convention citoyenne annonçait 4 heures.

Nous nous demandons, chiffres en main, si le trajet d'un peu plus de 4 heures ne serait pas tout aussi pertinent particulièrement a fortiori quand on connaît la fréquentation des trains par jour.

Infos horaires train Lille-Bordeaux. Source SNCF Connect février 2022

Nombre de trajets par jour	Durée moyenne d'un trajet	Durée du trajet le plus court
11	4h29	4h02

À comparer avec la proposition de la Cie Volotea qui propose une nouvelle ligne Lille-Lesquin- Bordeaux avec 6 vols par semaine à partir d'avril

Infos horaires train Lille-Nantes. Source SNCF Connect février 2022

Nombre de trajets par jour	Durée moyenne d'un trajet	Durée du trajet le plus court
12	4h53	4h12

Infos horaires train Lille-Lyon. Source SNCF Connect février 2022

Nombre de trajets par jour	Durée moyenne d'un trajet	Durée du trajet le plus court
17	3h38	2h59

Sachant que si le trajet avion Lille-Lyon dure 1h15 ou 1h20 pour 393,63 €, il peut aussi durer 6h35 pour 483,95€ avec escale de 4h05 à Mérignac Bordeaux (données recueillies mardi 22 février 2022 à 16h25 pour un déplacement le 4 mars 2022). NB : 13h45 avec deux escales, c'est possible aussi mais c'est plus cher.

Dans de telles conditions, il y a bien à substituer le train à l'avion.

Nous recommandons la suppression raisonnée de ces vols intérieur; dit autrement la compensation réclamée par le mandataire si elle est nécessaire est nettement insuffisante.

2.2 Réguler les activités entre les différents aéroports nationaux et internationaux

(Brussels Zaventem, Brussels Sud, Roissy Charles de Gaulle, Paris-Beauvais, Ostende, Lille- Lesquin)

Ce point pourra paraître hors sujet, il ne l'est pourtant pas.

Poursuivant sa politique de l'offre [ADL entend] développer les destinations nationales et internationales pour répondre aux besoins des habitants de la région (cf document de présentation)

Pour une partie des destinations nationales (voir ci-dessus) ; pour les destinations internationales, il y aura certainement à ne pas laisser le marché ouvert à la concurrence sauvage, mais réfléchir à la nécessité de le réguler pour le rendre plus équitable et plus équilibré entre les aéroports alentours - à moins de deux heures de voiture de Lille - pour préserver la qualité de l'air et le climat dans la zone de chalandise de chaque aéroport..

2.3 Le problème des pollutions n'est pas traité de façon satisfaisante

2.3.1 les dispositifs internationaux et européens de contrôle pollution ne sont pas exempts de critiques

- Les réglementations CORSIA (en français « Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale ») ne semblent pas avoir la faveur de l'Agence de l'environnement : l'efficacité des mécanismes CORSIA (point 2.8 de l'avis de l'Agence Environnementale) n'est pas garantie à l'heure actuelle, les mécanismes sous-estiment de 50 % les effets des émissions des appareils en phase de vol. Le dispositif CORSIA rentrera en vigueur pour une période pilote volontaire dès janvier 2021 et deviendra ensuite obligatoire pour toutes les compagnies aériennes à travers le monde en 2027

- Le SEQE ETS-UE, système d'échange de quotas d'émission de GES de l'UE surtout être un système déclaratif

- Le projet ADL vise les accréditations de l'Airport Carbon Accreditation de niveau 4+ à l'horizon 2030 (neutralité carbon sans compensation) sans que l'on sache quel niveau est atteint aujourd'hui. On notera que ADP vise plus modestement le niveau 3+ d'ici 2030 (déclaration de 2017) c'est-à-dire neutralité carbone avec compensation (source ADP entre voisins)

- ADL pourra signer la toute récente **déclaration de Toulouse** (4 février 2022) de 42 États qui [exhortent] le «*monde entier*» à prendre des mesures pour parvenir en 2050 à un secteur aérien qui ne contribuera plus au réchauffement climatique », puisque sans valeur contraignante.. Greenpeace a critiqué un sommet qui a fait «*l'impasse sur la solution indispensable pour réduire les émissions du secteur dès maintenant et à un niveau cohérent avec l'objectif 1,5°C (de l'accord de Paris sur le Climat) : la limitation du trafic aérien*» (source Air Journal)

On aura noté que l'insuffisance de ces dispositifs tient à ce que le seul gaz visé est le CO2 à l'exception du dispositif SEQUE ETS-UE

**2.3.2 qualité de l'air : ajouter de la pollution à la pollution
Priorité 7 du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de la MEL :
améliorer la qualité de l'air et lutter contre toutes les pollutions »**

Selon le projet :

- 93, 8 % des émissions de polluants sont dues à l'activité aérienne quand le trafic routier en représente 4, 5 %, , l'aérien va faire augmenter le taux de SO2 de 36 % (tout de même), mais les autres polluants seront à la baisse du fait de l'amélioration continue des moteurs de voitures et d'avions

- Dans tous les cas, les polluants restent sous les valeurs réglementaires de santé publique en 2039 et 2050

- la réduction de la pollution des moteurs (voitures et avions) risque d'être compensée par l'augmentation du trafic (effet redondant). Même si des dispositions ont été prises, comme une meilleure offre de transports en commun qu'il va bien falloir rendre gratuit pour réduire le nombre des véhicules particuliers, l'étude de mobilité du projet évalue tout de même à +21 % l'augmentation du trafic routier en 2039.

- Il est ici utile de rappeler qu'en 2018, la région lilloise a connu 60 pics de pollution, et que l'on estime pour cette année là (particulièrement noire, il est vrai) à au moins 1700, le nombre de décès dû à des pathologies respiratoires ou cardio-vasculaires aggravées par la pollution de l'air

- Enfin, si la mise en place d'un fonds carbone comme mesure de compensation est intéressante, la somme allouée : 2,55 Millions d'€ jusque 2039, apparaît très insuffisante pour l'AE au premier chef

Concernant la réduction des émissions du trafic aérien par l'amélioration de la motorisation des avions : il faudra attendre, comme nous l'avons montré dans le 1.4.

Ajoutons quand même que la flotte court-moyen courrier de l'ADL devra considérer qu'avec la propulsion hydrogène en 2037 (!) l'emport sera plus faible (70 passagers) que prévu par le projet 135 passagers en 2023 contre 105 en 2019. (source projet). ADL vise un meilleur taux de remplissage des avions, mais en a-t-il seulement la maîtrise ?

2.3.3 les nuisances sonores, ce sont les riverains qui en parlent le mieux !

Plusieurs engagements ont été pris par ADL pour réduire l'impact sonore des avions. Nous en retenons deux.

- Une majoration de la redevance d'atterrissage allant de 20% à 100% (source avions de groupe acoustique 1), en revanche
- malgré d'une demande explicite de l'AE : « envisager un couvre-feu de manière à garantir aux riverains des plages nocturnes d'au moins 7 heures de repos continu », pour ADL une telle disposition serait dommageable pour l'exploitation de l'aéroport d'autant que les aéroports voisins n'ont pas cette limitation. La concurrence affaiblirait ADL L'objectif n'est donc pas de développer les vols de nuit est-il ajouté, 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. 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 ». (Source réponse d'ADL au SIVOM).

Risque de perte potentielle de concurrence dans le premier cas, dans le second ne pas perdre un avantage acquis (le couvre-feu n'est pas contractualisé avec le SMALIM) pour ne pas décrocher de la concurrence, sont encore deux questions qui appellent à une régulation entre les aéroports proches belges et français.

Notons quand même que des aéroports sont sous couvre-feu Nantes Atlantique, Bâle-Mulhouse non sans tension entre les élus ni intervention des riverains.

2.3.4 Qualité de l'eau : mise en danger de la ressource en eau de la MEL

Rappel : priorité 7 du PCAET : « améliorer la qualité de l'air et lutter contre toutes les pollutions »,

En créant les communes « gardiennes de l'eau » en 2019, la MEL prenait conscience de l'importance de la nappe de la Craie sur lesquelles sont installées bon nombre de communes du Sud de Lille autour de l'aéroport, et qui représente 40 % des réserves d'eau potable de la métropole. Cette nappe est aujourd'hui fragilisée par les épisodes de sécheresse répétitifs qui limitent sa recharge, elle est vulnérable au regard des activités humaines qui se sont développées sur ce secteur, dont la pollution due aux hydrocarbures piégées dans les fissures de la Craie (source annexe étude d'impact partie 1).

Parmi les 5 communes d'implantation, Fretin, Lesquin, Templemars, Vendeville 4 sont des gardiennes de l'eau (la 5eme est Avelin).

Parmi les 57 communes de l'aire d'influence, Fâches-Thumesnil, Houplin-Ancoisne, Lesquin, Loos, Noyelle-lès-Seclin, Santes, Seclin, Templemars, Vendeville, Wattignies, Wavrin, 11 sont des gardiennes de l'eau.

16 communes pour lesquelles la MEL et son Conseil de l'eau ont cru utile de créer ces points de vigilance.

En dépit de l'avis favorable de l'étude hydrogéologique demandée par l'AE (novembre 2021), la question de l'eau dans le projet de l'aéroport aurait mérité un autre traitement : l'étude d'impact concernant les eaux de ruissellement entre autres est jugée incomplète par un collectif inter associatif .

(Entre lianes, Parc Saint Sauveur, Nord Nature environnement, EDA, Ecoloos).

Le projet ADL SAS : inadapté à son époque

Le développement d'un aéroport pour le rayonnement et l'attractivité d'un territoire, n'en déplaie aux Présidents du Conseil Régional et de la MEL, est plus que jamais une fausse solution.

Nous ne pourrons plus nous déplacer « comme avant ».

On continuera de construire des avions, mais leurs conditions d'améliorations techniques ne sont pas pour tout de suite, les avions d'aujourd'hui vont donc pour bon moment ennoirecontinuer de polluer l'air et l'eau et abîmer la vie des riverains.

L'arrêt de la croissance du transport aérien n'est donc pas une revendication mais une obligation.

Pour ATTAC, Lille L'extension de l'aéroport Lille-Lesquin pour accueillir près du double des passagers en 2039 n'est pas recevable.

@1212 - ROLLAND Christian - Lesquin

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 11:34:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Avis sur le projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin :

Ce projet semble ne pas correspondre aux objectifs actuels de lutte pour la préservation du climat et l'amélioration des conditions de vie et de respects de la santé, aussi bien au niveau national que local.

Du point de vue de l'impact sur le climat.

Le transport aérien est responsable de 7,3% des émissions de gaz à effet de serre en France. L'agrandissement de la plate-forme de Lesquin est un projet à contre-sens des engagements de la France et de la Métropole de Lille pour parvenir aux engagements de réduction des émissions de GES.

Les deux tiers du trafic actuel pourraient être effectués par le TGV en France. A trajet équivalent l'avion émettra 40 à 80 fois plus de gaz à effet de serre. Cette extension pour doubler la capacité de l'aéroport est inutile, dans la mesure où la MEL s'est engagée à réduire de 45% ses émissions de GES en 2030!

Du point de vue des risques de pollution de l'air et de l'eau.

La pollution de l'air aux particules fines est responsable de 14% des décès dans la métropole lilloise. Le projet d'agrandissement prévoit une augmentation du nombre de vols et de voyageurs, qui aura mécaniquement un impact sur la qualité de l'air (augmentation d'émissions de ces polluants). Aujourd'hui, les taux de polluants atmosphériques dépassent régulièrement les seuils définis par l'OMS sur notre territoire. Situation aggravée par le fait que les particules ultrafines de l'ordre du nanomètre (fortes émissions par les moteurs d'avions) ne soient pas mesurées et donc pas prises en compte. Les particules ultrafines sont émises principalement par les moteurs d'avions. Plus les particules sont fines, plus elles sont dangereuses.

La pollution de l'eau. L'aéroport de Lille-Lesquin se situe au-dessus de la nappe de la Craie (qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL) qui est très vulnérable aux pollutions. La surface imperméabilisée par l'aéroport sera accrue de 10 ha par le projet. Il y a donc un fort risque de rejets de substances polluantes (hydrocarbures, produits de dégivrage) vers les captages du Sud de Lille. L'augmentation du trafic va mener à une augmentation des risques de pollutions aux métaux lourds, résidus d'hydrocarbures.

Ce projet d'agrandissement qui semble d'un autre âge est en totale contradiction avec les souhaits des populations de vivre mieux et de lutter contre le dérèglement climatique. Il doit être abandonné...

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E1213 -

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 11:42:09

Lieu de dépôt : Par email

Objet :PROJET DE MODERNISATION DE L AEROPORT LILLE - LESQUIN - ENQUETE

Contribution :

De Franck DE DONCKER,Gérant de la SARL DE DONCKER MOTOS et la SARL MAXXIMUM ACCESSOIRE, Bonjour, Veuillez trouver en PJ un courrier concernant le projet de modernisation de l'aéroport de Lille – Lesquin. Vous en souhaitant une bonne réception, Cordialement Adrien CHEMIN Service Comptabilité De Doncker MotosRue De l'ArtisanatZac de l'Epinette59113 – SECLIN

Pièce(s) jointes(s) :



Document : Xerox Scan_01032022102619.PDF, page 1 sur 1

Mairie de Lesquin
Monsieur Christian LEBON
39 rue Faidherbe
CS 20425
59814 Lesquin Cedex

Paris, le 11 février 2022

Objet : *projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin*

Monsieur,

En notre qualité de gestionnaire de l'ASL de l'Épinette nous souhaitons participer à l'enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin et vous informons que nous sommes favorable à un tel projet aussi bien dans son volet mise aux normes que dans celui de sa modernisation.

Il nous paraît important pour l'accueil des passagers que l'aéroport puisse répondre aussi bien à la conformité liée aux évolutions réglementaires et à l'amélioration requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien qu'à la réhabilitation de l'aérogare existante.

En effet, l'étude prévoit que l'aérogare sera saturée en 2023/2027 avec 2.6 millions de passagers avec une prévision de trafic de 3,4 à 3,9 millions de passagers en 2039.

Selon l'étude d'Impact jointe au dossier d'enquête publique, le projet de modernisation de l'aéroport répond à une politique environnementale forte notamment en limitant les nuisances sonores, en suivant et en maîtrisant les émissions de pollution dans l'air et de gaz à effet de serre, en poursuivant la réduction des consommations d'énergie...

Dans le cadre de cette politique environnementale, nous avons bien noté que la desserte de l'aéroport sera renforcée par les transports en communs, les déplacements en transports en commun constituant un complément au projet, à moyen et long terme.

Sur ce point, nous souhaitons attirer votre attention sur le fait que le réseau routier de Lille Sud est congestionné. En tant que locataire de commerces du Parc commercial de Seclin, nous subissons des embouteillages très importants et très fréquents.

Il nous paraît primordial que le projet de modernisation de l'aéroport et le développement des transports en commun qui en découle s'inscrivent dans la réflexion d'un réseau routier performant pour l'ensemble du territoire.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.


MA
NUM
ACCESSOIRE
Rue de l'Artisanat - ZI de l'Épinette
59113 SECLIN
03 28 01 09 09
SIRET : 503 268 161 00018 - APE : 4771 Z
N° TVA : FR 77 563 268 161 - SARL au capital de 8000 €

Mairie de Lesquin
Monsieur Christian LEBON
39 rue Faldherbe
CS 20425
59814 Lesquin Cedex

Paris, le 11 février 2022

Objet : *projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin*

Monsieur,

En notre qualité de gestionnaire de l'ASL de l'Épinette nous souhaitons participer à l'enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin et vous informons que nous sommes favorable à un tel projet aussi bien dans son volet mise aux normes que dans celui de sa modernisation.

Il nous paraît important pour l'accueil des passagers que l'aéroport puisse répondre aussi bien à la conformité liée aux évolutions réglementaires et à l'amélioration requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien qu'à la réhabilitation de l'aérogare existante.

En effet, l'étude prévoit que l'aérogare sera saturée en 2023/2027 avec 2,6 millions de passagers avec une prévision de trafic de 3,4 à 3,9 millions de passagers en 2039.

Seion l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique, le projet de modernisation de l'aéroport répond à une politique environnementale forte notamment en limitant les nuisances sonores, en suivant et en maîtrisant les émissions de pollution dans l'air et de gaz à effet de serre, en poursuivant la réduction des consommations d'énergie...

Dans le cadre de cette politique environnementale, nous avons bien noté que la desserte de l'aéroport sera renforcée par les transports en communs, les déplacements en transports en commun constituant un complément au projet, à moyen et long terme.

Sur ce point, nous souhaitons attirer votre attention sur le fait que le réseau routier de Lille Sud est congestionné. En tant que locataire de commerces du Parc commercial de Seclin, nous subissons des embouteillages très importants et très fréquents.

Il nous paraît primordial que le projet de modernisation de l'aéroport et le développement des transports en commun qui en découle s'inscrivent dans la réflexion d'un réseau routier performant pour l'ensemble du territoire.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.



Franck Decker

Rue de l'Artisanat - VI de l'Épinette
59113 SECLIN

~~03 20 06 5333~~
SIRET : 399 581 222 00052 - APE : 4540 7
N° TVA : FR 24 399 581 222 - SARL au capital de 7622,45 €

@1214 - FRANCK - Seclin

Organisme : DE DONCKER MOTOS - MAXXIMUM ACCESSOIRE

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 11:43:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 1651 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Objet :Projet de modernisation de l'aéroport Lille-lesquin

Contribution :

En Pj un fichier explicatif de la situation et de l'impact sur le réseau routier Lille Sud et notamment sur les commerces du Parc Commercial de Seclin.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Xerox Scan_01032022102619.PDF, page 1 sur 1

Mairie de Lesquin
Monsieur Christian LEBON
39 rue Faidherbe
CS 20425
59814 Lesquin Cedex

Paris, le 11 février 2022

Objet : *projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin*

Monsieur,

En notre qualité de gestionnaire de l'ASL de l'Épinette nous souhaitons participer à l'enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin et vous informons que nous sommes favorable à un tel projet aussi bien dans son volet mise aux normes que dans celui de sa modernisation.

Il nous paraît important pour l'accueil des passagers que l'aéroport puisse répondre aussi bien à la conformité liée aux évolutions réglementaires et à l'amélioration requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien qu'à la réhabilitation de l'aérogare existante.

En effet, l'étude prévoit que l'aérogare sera saturée en 2023/2027 avec 2.6 millions de passagers avec une prévision de trafic de 3,4 à 3,9 millions de passagers en 2039.

Selon l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique, le projet de modernisation de l'aéroport répond à une politique environnementale forte notamment en limitant les nuisances sonores, en suivant et en maîtrisant les émissions de pollution dans l'air et de gaz à effet de serre, en poursuivant la réduction des consommations d'énergie...

Dans le cadre de cette politique environnementale, nous avons bien noté que la desserte de l'aéroport sera renforcée par les transports en communs, les déplacements en transports en commun constituant un complément au projet, à moyen et long terme.

Sur ce point, nous souhaitons attirer votre attention sur le fait que le réseau routier de Lille Sud est congestionné. En tant que locataire de commerces du Parc commercial de Seclin, nous subissons des embouteillages très importants et très fréquents.

Il nous paraît primordial que le projet de modernisation de l'aéroport et le développement des transports en commun qui en découle s'inscrivent dans la réflexion d'un réseau routier performant pour l'ensemble du territoire.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Francis Darden
MAIRIE COMMUNE
ACCESSOIRE
Rue de l'Artisanat - ZI de l'Épinette
59113 SECLIN
☎ 03 28 01 09 09
SIRET : 503 268 161 00018 - APE : 4771 Z
N° TVA : FR 77 503 268 161 - SARL au capital de 8000 €

@1215 - Ladesou Christian - Lille

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 11:47:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Le projet d'aéroport de Lille SAS n'est pas acceptable

Contribution :

Le document ci-dessous est le sommaire de notre contribution qui est en fichier attaché

Christian Ladesou – René Sobry

Le projet d'aéroport de Lille SAS n'est pas recevable

Nous sommes entrés dans une nouvelle ère géologique, celle de l'anthropocène. Le réchauffement climatique va entraîner une crise profonde de nos systèmes de référence, car, quoi que nous fassions, la température à la surface de la planète va continuer à augmenter dans les décennies qui viennent.

Chaque secteur de l'activité humaine est concerné et la priorité doit donc être donnée à la satisfaction des besoins socialement utiles.

Ainsi la question du développement sans fin du transport aérien dans le monde mérite d'être posée et les réponses argumentées sans a priori.

La modernisation-extension de l'aéroport Lille-Lesquin fait partie de cette question du développement sans fin.

1 Faut-il continuer de développer le secteur aérien ?

1.1. L'impact des émissions de GES par les avions en contradiction avec les alertes du GIEC

1.2. Le transport aérien reste celui des plus favorisés

1.3. Des mécanismes de régulation insuffisants

1.4. Les progrès technologiques dans l'aviation : il faudra attendre

En France

- des statistiques incomplètes
- L'alternative du train

2. Pour un développement régulé, utile à la zone de chalandise de l'Aéroport Lille-Lesquin

2.1 L'avion vraiment pertinent ? Pour une partie des vols intérieurs, le train doit être préféré

2.2 Réguler les activités entre les différents aéroports nationaux et internationaux

(Brussels Zaventem, Brussels Sud, Roissy Charles de Gaulle, Paris-Beauvais, Ostende, Lille-Lesquin)

2.3 Le problème des pollutions n'est pas traité de façon satisfaisante par le projet

2.3.1 les dispositifs internationaux et européens de contrôle pollution ne sont pas exempts de critiques

2.3.2 qualité de l'air : ajouter de la pollution à la pollution

2.3.3 les nuisances sonores, ce sont les riverains qui en parlent le mieux !

2.3.4 Qualité de l'eau : mise en danger de la ressource en eau de la MEL

La position d'ATTAC Lille

Faire de nouveau les choix de l'attractivité et du rayonnement par le développement d'un aéroport n'est plus de saison.

Nous ne pourrons plus nous déplacer « comme avant ».

Les conditions d'améliorations techniques des avions ne sont pas pour tout de suite, les avions d'aujourd'hui vont donc continuer de polluer l'air et l'eau et abîmer la vie des riverains.

L'arrêt de la croissance du transport aérien n'est donc pas une revendication mais une obligation

Pour ATTAC Lille L'extension de l'aéroport Lille-Lesquin pour accueillir près du double des passagers en 2039 n'est pas recevable.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Contribution ATTAC Lille.pdf, page 1 sur 8

Le projet Aéroport de Lille SAS n'est pas recevable

Christian Ladesou, René Sobry, le 26 février 2022

Nous sommes entrés dans une nouvelle ère géologique, celle de **l'anthropocène**. Le réchauffement climatique va entraîner une crise profonde de nos systèmes de référence, car, quoi que nous fassions, la température à la surface de la planète va continuer à augmenter dans les décennies qui viennent.

Chaque secteur de l'activité humaine est concerné et la priorité doit donc être donnée à la satisfaction des besoins socialement utiles.

Ainsi la question du développement sans fin du transport aérien dans le monde mérite d'être posée et les réponses argumentées sans a priori.

La modernisation-extension de l'aéroport Lille-Lesquin fait partie de cette question du développement sans fin.

1 Faut-il continuer de développer le secteur aérien ?

1.1. L'impact des émissions de GES par les avions en contradiction avec les alertes du GIEC

Sachant que si l'aviation est responsable de l'émission de 2 à 3 % des émissions de CO2, la prise en compte de l'ensemble des GES émis, leur accumulation au fil des ans, l'effet des traînées de condensation, les activités liées, l'impact dépasse les 6 %. (source atelier d'écologie politique 13/04/2021).

La croissance programmée du transport aérien et de ses émissions est préoccupante, selon différentes études qui constatent :

- le doublement du trafic aérien serait atteint en 2037 (source International Air Transport Association, IATA)
- une hausse de 32 % des émissions de CO2 de l'aviation commerciale entre 2013 et 2018 (source International Council on Clean Transportation, ICCT)
- une augmentation de 300% des émissions de GES d'ici à 2050 (source Organisation de l'Aviation Civile Internationale, OACI)

1.2. Le transport aérien reste celui des plus favorisés

Malgré une relative démocratisation, l'aérien reste le moyen de transport des privilégiés Les 10 % des personnes aux revenus les plus élevés dans le monde consomment 75 % du carburant aviation ; minoritaires, ils sont les principaux responsables du réchauffement climatique.

Document : Contribution ATTAC Lille.pdf, page 2 sur 8

1.3. Des mécanismes de régulation insuffisants

Ces mécanismes faisant l'objet d'engagements par ADL, sont traités dans le 2.

1.4. Les progrès technologiques dans l'aviation : il faudra attendre

- la propulsion classique doit s'améliorer

Si les avancées technologiques ont permis de réduire d'un facteur deux la consommation de kérosène et les émissions de CO₂, il reste des progrès à faire, notamment en direction des émissions de dioxyde d'azote et des particules de suie (source CNRS)

- l'utilisation des agrocarburants est à rejeter

Même moins polluants la production d'agro-carburants participe à la déforestation et pose des problèmes de ressources en terre agricole disponible. Les déchets urbains sont également une possibilité au titre d'agrocarburant de la deuxième génération.

- l'avion électrique : pas pour les vols commerciaux

Ce n'est pas, ni actuellement ni à moyen terme, une solution envisageable pour le transport massif de passagers ; l'avion électrique semble destiné aux aéroclubs.

- l'avion à hydrogène : pas encore au point techniquement et sensible à l'import

95 % de l'hydrogène est produit à partir d'hydrocarbures, solution la moins coûteuse mais génératrice de GES.

Toutefois, selon l'ONG ICCT, « le moteur à hydrogène n'émet pas de pollution ni aucun gaz à effet de serre puisque sa combustion produit de la vapeur d'eau [pourtant GES !]. Cela suppose en revanche que la production d'hydrogène soit elle-même « propre », c'est-à-dire produite par électrolyse de l'eau en utilisant une électricité issue de sources renouvelables (hydrogène vert) ».

Selon la même ONG (qui s'est penchée sur deux projets d'avions à hydrogène), si les vols long-courriers ne peuvent être propulsés à l'hydrogène, notamment en raison du volume qui serait nécessaire à son stockage à bord : « les avions à hydrogène sont **viables sur les vols court et moyen-courriers** et pourraient pratiquement éliminer les émissions de CO₂ ». Un biréacteur pourrait transporter 165 passagers sur 3.400 kilomètres, couvrant 71% du marché des monocouloirs, un turbopropulseur : 70 passagers (en raison de l'étroitesse du fuselage) sur 1.400 kilomètres, ce qui représente 97% de ce marché.

Document : Contribution ATTAC Lille.pdf, page 3 sur 8

En France

- **des statistiques incomplètes**

L'aérien ne représenterait qu'1,6 % d'émission de CO2 et 0,8 % de l'émission de GES. Ces chiffres faibles s'expliquent :

- seuls les trajets intérieurs sont pris en compte (outremer compris), occultant les transports internationaux (!) qui représentent donc 60 % des émissions,
- les activités liées au secteur aérien ne font pas partie non plus des statistiques (source atelier d'écologie politique du 12/04/2021).

NB : la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) avance un chiffre plus réaliste pour le CO2 : 6,4 %.

- **L'alternative du train**

- Au niveau des émissions de CO2 par voyageur et par km, l'avion vient en tête du classement des moyens de transport les plus polluants, dans des proportions similaires à la voiture individuelle. Ses émissions sont de l'ordre de 45 fois supérieures au TGV, ou 15 fois supérieures pour la moyenne des trains à longue distance.

- En France, il semble que les 2/3 du trafic aérien intérieur pourraient être assurés par le TGV. De son côté la Convention Citoyenne pour le Climat proposait d'organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici à 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps » (trajets de moins de 4h).

2. Pour un développement régulé, utile à la zone de chalandise de l'Aéroport Lille-Lesquin

Le SMALIM a choisi une délégation de service public pour gérer l'aéroport dont il est propriétaire.

Le délégataire de la concession Aéroport de Lille SAS (ADL SAS) est un ensemble constitué du groupe Eiffage, possédant 90 % des parts et ~~et~~ d'Aéroport de Marseille, possédant les 10% restants.

Eiffage, leader européen du BTP (72 000 salariés, 34 Md€ de capital financier), entend avec Eiffage Concessions faire du secteur aéroportuaire un levier de son développement.

Le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin est porté par la société Aéroport de Lille SAS, maître d'ouvrage.

Ce projet comporte 2 volets :

- Une mise en conformité par rapport aux nouvelles normes, dans le but d'améliorer la sécurité.
- Un projet de modernisation de l'aérogare, ayant pour objectif de quasiment doubler sa capacité d'accueil, c'est cet aspect du projet qui sera traité dans ce qui suit.

2.1 L'avion vraiment pertinent ? Pour une partie des vols intérieurs, le train doit être préféré

Le projet de L'aéroport de Lille ne propose en effet aucune destination qui soit accessible en train en moins de 2h30 et s'inscrit dans une complémentarité train-avion (en accord avec la SMALIM) ; de son côté la Convention citoyenne annonçait 4 heures.

Nous nous demandons, chiffres en main, si le trajet d'un peu plus de 4 heures ne serait pas tout aussi pertinent particulièrement a fortiori quand on connaît la fréquentation des trains par jour.

Infos horaires train Lille-Bordeaux. Source SNCF Connect février 2022

Nombre de trajets par jour	Durée moyenne d'un trajet	Durée du trajet le plus court
11	4h29	4h02

À comparer avec la proposition de la Cie Volotea qui propose une nouvelle ligne Lille-Lesquin- Bordeaux avec 6 vols par semaine à partir d'avril

Infos horaires train Lille-Nantes. Source SNCF Connect février 2022

Nombre de trajets par jour	Durée moyenne d'un trajet	Durée du trajet le plus court
12	4h53	4h12

Infos horaires train Lille-Lyon. Source SNCF Connect février 2022

Nombre de trajets par jour	Durée moyenne d'un trajet	Durée du trajet le plus court
17	3h38	2h59

Sachant que si le trajet avion Lille-Lyon dure 1h15 ou 1h20 pour 393,63 €, il peut aussi durer 6h35 pour 483,95€ avec escale de 4h05 à Mérignac Bordeaux (données recueillies mardi 22 février 2022 à 16h25 pour un déplacement le 4 mars 2022). NB : 13h45 avec deux escales, c'est possible aussi mais c'est plus cher.

Dans de telles conditions, il y a bien à substituer le train à l'avion.

Nous recommandons la suppression raisonnée de ces vols intérieur; dit autrement la compensation réclamée par le mandataire si elle est nécessaire est nettement insuffisante.

2.2 Réguler les activités entre les différents aéroports nationaux et internationaux

(Brussels Zaventem, Brussels Sud, Roissy Charles de Gaulle, Paris-Beauvais, Ostende, Lille- Lesquin)

Ce point pourra paraître hors sujet, il ne l'est pourtant pas.

Poursuivant sa politique de l'offre [ADL entend] développer les destinations nationales et internationales pour répondre aux besoins des habitants de la région (cf document de présentation)

Pour une partie des destinations nationales (voir ci-dessus) ; pour les destinations internationales, il y aura certainement à ne pas laisser le marché ouvert à la concurrence sauvage, mais réfléchir à la nécessité de le réguler pour le rendre plus équitable et plus équilibré entre les aéroports alentours - à moins de deux heures de voiture de Lille - pour préserver la qualité de l'air et le climat dans la zone de chalandise de chaque aéroport..

2.3 Le problème des pollutions n'est pas traité de façon satisfaisante

2.3.1 les dispositifs internationaux et européens de contrôle pollution ne sont pas exempts de critiques

- Les réglementations CORSIA (en français « Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale ») ne semblent pas avoir la faveur de l'Agence de l'environnement : l'efficacité des mécanismes CORSIA (point 2.8 de l'avis de l'Agence Environnementale) n'est pas garantie à l'heure actuelle, les mécanismes sous-estiment de 50 % les effets des émissions des appareils en phase de vol. Le dispositif CORSIA rentrera en vigueur pour une période pilote volontaire dès janvier 2021 et deviendra ensuite obligatoire pour toutes les compagnies aériennes à travers le monde en 2027

- Le SEQE ETS-UE, système d'échange de quotas d'émission de GES de l'UE surtout être un système déclaratif

- Le projet ADL vise les accréditations de l'Airport Carbon Accreditation de niveau 4+ à l'horizon 2030 (neutralité carbon sans compensation) sans que l'on sache quel niveau est atteint aujourd'hui. On notera que ADP vise plus modestement le niveau 3+ d'ici 2030 (déclaration de 2017) c'est-à-dire neutralité carbone avec compensation (source ADP entre voisins)

- ADL pourra signer la toute récente **déclaration de Toulouse** (4 février 2022) de 42 États qui [exhortent] le «*monde entier*» à prendre des mesures pour parvenir en 2050 à un secteur aérien qui ne contribuera plus au réchauffement climatique », puisque sans valeur contraignante.. Greenpeace a critiqué un sommet qui a fait «*l'impasse sur la solution indispensable pour réduire les émissions du secteur dès maintenant et à un niveau cohérent avec l'objectif 1,5°C (de l'accord de Paris sur le Climat) : la limitation du trafic aérien*» (source Air Journal)

On aura noté que l'insuffisance de ces dispositifs tient à ce que le seul gaz visé est le CO2 à l'exception du dispositif SEQE ETS-UE

**2.3.2 qualité de l'air : ajouter de la pollution à la pollution
Priorité 7 du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de la MEL :
améliorer la qualité de l'air et lutter contre toutes les pollutions »**

Selon le projet :

- 93, 8 % des émissions de polluants sont dues à l'activité aérienne quand le trafic routier en représente 4, 5 %, , l'aérien va faire augmenter le taux de SO2 de 36 % (tout de même), mais les autres polluants seront à la baisse du fait de l'amélioration continue des moteurs de voitures et d'avions

- Dans tous les cas, les polluants restent sous les valeurs réglementaires de santé publique en 2039 et 2050

- la réduction de la pollution des moteurs (voitures et avions) risque d'être compensée par l'augmentation du trafic (effet redondant). Même si des dispositions ont été prises, comme une meilleure offre de transports en commun qu'il va bien falloir rendre gratuit pour réduire le nombre des véhicules particuliers, l'étude de mobilité du projet évalue tout de même à +21 % l'augmentation du trafic routier en 2039.

- Il est ici utile de rappeler qu'en 2018, la région lilloise a connu 60 pics de pollution, et que l'on estime pour cette année là (particulièrement noire, il est vrai) à au moins 1700, le nombre de décès dû à des pathologies respiratoires ou cardio-vasculaires aggravées par la pollution de l'air

- Enfin, si la mise en place d'un fonds carbone comme mesure de compensation est intéressante, la somme allouée : 2,55 Millions d'€ jusque 2039, apparaît très insuffisante pour l'AE au premier chef

Concernant la réduction des émissions du trafic aérien par l'amélioration de la motorisation des avions : il faudra attendre, comme nous l'avons montré dans le 1.4.

Ajoutons quand même que la flotte court-moyen courrier de l'ADL devra considérer qu'avec la propulsion hydrogène en 2037 (!) l'emport sera plus faible (70 passagers) que prévu par le projet 135 passagers en 2023 contre 105 en 2019. (source projet). ADL vise un meilleur taux de remplissage des avions, mais en a-t-il seulement la maîtrise ?

2.3.3 les nuisances sonores, ce sont les riverains qui en parlent le mieux !

Plusieurs engagements ont été pris par ADL pour réduire l'impact sonore des avions. Nous en retenons deux.

- Une majoration de la redevance d'atterrissage allant de 20% à 100% (source avions de groupe acoustique 1), en revanche
- malgré d'une demande explicite de l'AE : « envisager un couvre-feu de manière à garantir aux riverains des plages nocturnes d'au moins 7 heures de repos continu », pour ADL une telle disposition serait dommageable pour l'exploitation de l'aéroport d'autant que les aéroports voisins n'ont pas cette limitation. La concurrence affaiblirait ADL L'objectif n'est donc pas de développer les vols de nuit est-il ajouté, 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. 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 ». (Source réponse d'ADL au SIVOM).

Risque de perte potentielle de concurrence dans le premier cas, dans le second ne pas perdre un avantage acquis (le couvre-feu n'est pas contractualisé avec le SMALIM) pour ne pas décrocher de la concurrence, sont encore deux questions qui appellent à une régulation entre les aéroports proches belges et français.

Notons quand même que des aéroports sont sous couvre-feu Nantes Atlantique, Bâle-Mulhouse non sans tension entre les élus ni intervention des riverains.

2.3.4 Qualité de l'eau : mise en danger de la ressource en eau de la MEL

Rappel : priorité 7 du PCAET : « améliorer la qualité de l'air et lutter contre toutes les pollutions »,

En créant les communes « gardiennes de l'eau » en 2019, la MEL prenait conscience de l'importance de la nappe de la Craie sur lesquelles sont installées bon nombre de communes du Sud de Lille autour de l'aéroport, et qui représente 40 % des réserves d'eau potable de la métropole. Cette nappe est aujourd'hui fragilisée par les épisodes de sécheresse répétitifs qui limitent sa recharge, elle est vulnérable au regard des activités humaines qui se sont développées sur ce secteur, dont la pollution due aux hydrocarbures piégées dans les fissures de la Craie (source annexe étude d'impact partie 1).

Parmi les 5 communes d'implantation, Fretin, Lesquin, Templemars, Vendeville 4 sont des gardiennes de l'eau (la 5eme est Avelin).

Parmi les 57 communes de l'aire d'influence, Fâches-Thumesnil, Houplin-Ancoisne, Lesquin, Loos, Noyelle-lès-Seclin, Santes, Seclin, Templemars, Vendeville, Wattignies, Wavrin, 11 sont des gardiennes de l'eau.

16 communes pour lesquelles la MEL et son Conseil de l'eau ont cru utile de créer ces points de vigilance.

En dépit de l'avis favorable de l'étude hydrogéologique demandée par l'AE (novembre 2021), la question de l'eau dans le projet de l'aéroport aurait mérité un autre traitement : l'étude d'impact concernant les eaux de ruissellement entre autres est jugée incomplète par un collectif inter associatif .

(Entre lianes, Parc Saint Sauveur, Nord Nature environnement, EDA, Ecoloos).

Le projet ADL SAS : inadapté à son époque

Le développement d'un aéroport pour le rayonnement et l'attractivité d'un territoire, n'en déplaise aux Présidents du Conseil Régional et de la MEL, est plus que jamais une fausse solution.

Nous ne pourrions plus nous déplacer « comme avant ».

On continuera de construire des avions, mais leurs conditions d'améliorations techniques ne sont pas pour tout de suite, les avions d'aujourd'hui vont donc pour bon moment en outre continuer de polluer l'air et l'eau et abîmer la vie des riverains.

L'arrêt de la croissance du transport aérien n'est donc pas une revendication mais une obligation.

Pour ATTAC, Lille L'extension de l'aéroport Lille-Lesquin pour accueillir près du double des passagers en 2039 n'est pas recevable.

@1216 - Thierry - Santes

Organisme : Usager de l'aéroport

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 12:08:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Une modernisation nécessaire

Contribution :

La modernisation et l'agrandissement de l'aéroport de Lille sont nécessaires, car l'infrastructure actuelle doit être adaptée aux nouveaux standards du transport aérien.

La configuration actuelle de l'aérogare doit être remaniée.

Les salles d'embarquement sont par exemple devenues trop exigües et peu confortables pour accueillir convenablement les 150 à 200 passagers d'un avion.

La zone d'embarquement internationale est d'ailleurs fréquemment ouverte pour traiter des passagers nationaux.

Au regard du projet présenté par le concessionnaire, il serait toutefois souhaitable que celui-ci s'engage davantage dans le développement du transport en commun, notamment par la création d'un lien ferroviaire.

Dans les années 90, lors de la construction de l'aérogare actuelle, il avait été question de relier l'aéroport à la ligne ferroviaire Lille-Valenciennes.

Celle-ci étant très proche de l'emprise aéroportuaire.

Il existe d'ailleurs, au niveau du CRT, d'anciennes voies ferrées qui longent les voies principales et qui permettraient la création d'un embranchement vers l'aéroport.

Or, cette solution qui semble intéressante et assez facilement réalisable n'est pas envisagée.

Eiffage qui gère actuellement l'aéroport dispose pourtant des compétences au travers de sa filiale Eiffage Rail pour étudier la faisabilité d'une telle infrastructure.

Cette modernisation doit naturellement être encadrée et faire l'objet d'un certain nombre d'engagement de la part du concessionnaire.

Mais la place de l'aéroport de Lille ne doit pas être remise en cause et son développement entravé par des restrictions trop drastiques.

Je pense notamment à l'interdiction totale des vols de nuit qui si elle était adoptée affaiblirait considérablement l'attractivité de l'aéroport auprès des compagnies aériennes.

Il faut rappeler que cette infrastructure existe depuis les années 30. Que le trafic passagers s'est développé depuis les années 60 et que, jusqu'à ce jour, la croissance du trafic y a toujours été raisonnable.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1217 - Gmyr valéry - Noyelles-lès-Seclin

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 12:08:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : non à l'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Au regard de l'évolution climatique et des rapports successifs du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), il apparaît important de concevoir que le transport aérien doit avoir une place relative pour le transport de nos générations futures. C'est pourquoi, pour être cohérent avec les décisions intergouvernementales de limiter le réchauffement à moins de 2°C, il semble logique de ne pas étendre les flux aériens au niveau mondial et de surcroit au niveau local (<https://www.ipcc.ch/languages-2/francais/>).

De plus, habitant la commune de Noyelles-lès-Seclin, commune gardienne de l'eau pour la métropole Lilloise, je suis surpris que nos élus n'ont pas eu le courage d'émettre, d'une seule voix, un avis défavorable pour la modernisation et l'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin. En effet, il n'est plus à démontrer que les rejets de combustion des hydrocarbures au décollage et dans une moindre mesure à l'atterrissage, participent largement à la pollution des terres survolées et à la qualité de l'air (<https://www.futura-sciences.com/planete/actualites/pollution-avion-impact-qualite-air-pire-celui-rechauffement-78315/>).

Enfin, il me semble aujourd'hui primordial de prendre des décisions fortes pour garantir un avenir à nos enfants et petits enfants et de rejeter le toujours plus pour satisfaire une minorité de personnes.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1218 - DUFRENE ALAIN

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 12:52:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet présenté qui ne se limite pas à une simple mise aux normes et modernisation

Contribution :

Mes demandes sont les suivantes (voir fichier joint) :

- Il est nécessaire de mener à son terme la réflexion initiée sous l'égide de la CCE sur une éventuelle évolution des trajectoires et la réalisation du PGS correspondant avant l'autorisation de l'extension.

- Mieux identifier les zones les plus calmes afin d'effectuer des calculs précis de l'impact sur ces zones, avec les avions les plus bruyants.

- Définir une valeur limite du Lmax au passage

- Etablir un couvre-feu nocturne

- Interdire les vols vers les destinations accessibles en moins de 4 heures, tout au moins pour Lyon (3 heures).

- Limiter le projet aux travaux nécessaires au fonctionnement de l'aéroport sans prévoir un agrandissement et une extension des installations actuelles en vue d'une augmentation capacitaire. Je m'oppose ainsi au projet présenté qui ne se limite pas à une simple modernisation.

Pièce(s) jointe(s) :

Document : Avis sur le projet.pdf, page 1 sur 2

L'ETUDE D'IMPACT NE FOURNIT PAS UNE INFORMATION TRANSPARENTE

Ce projet est un projet « climaticide », d'autant plus inacceptable au vu du dernier rapport du GIEC de ce mois de février.

Il y a un problème de « sémantique » quant au « titre du projet » constaté par le garant de la C.N.D.P et rapporté dans son bilan de concertation en date du 18/12/2021 (page 16).

Ce problème de « sémantique », qui occulte l'agrandissement, n'est pas de nature à apporter une information transparente à la population et fausse l'interprétation qui peut en être faite.

Je m'oppose au projet présenté, qui, sous couvert de modernisation, prévoit un agrandissement et une extension des installations actuelles.

Le maître d'ouvrage a introduit un changement substantiel de l'infrastructure en profitant de l'obligation de la mise aux normes de l'existant, telle que demandée par les directives de l'U.E en 2008 et 2014, en élargissant de 15 m la piste principale 08/26 dans le seul but de permettre l'arrivée d'aéronefs de catégorie E beaucoup plus lourds et plus bruyants, polluants, volant plus bas et entraînant des modifications non connues des trajectoires et donc non prises en compte dans les études, faussant l'analyse des impacts, en particulier sonores.

Les nuisances sonores ont largement été évoquées lors de la concertation. Les réponses apportées consistent en :

- Le renouvellement du système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires en 2022,
- La recherche de solutions techniques pour de nouvelles trajectoires par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), consciente de ces problématiques.

Les recherches de trajectoires évoquées ne sont pas présentées dans l'étude d'impact, ce qui n'apporte pas au public une information transparente quant aux impacts réels.

POLLUTION SONORE : UN ENJEU SANITAIRE

- Exposition au bruit des avions : effets délétères sur le sommeil, les systèmes cardiovasculaires et endocriniens, les troubles psychologiques et l'état de santé perçue (*Santé Publique France*)
- L'Autorité Environnementale se basant sur des études de l'ANSES et *Santé Publique France* demande un couvre-feu d'au moins 7 heures de repos continu
- Le rapport annuel 2019 de l'ACNUSA a défini 5 axes prioritaires, dont le premier est la protection de la période nocturne.
- Il est nécessaire d'interdire l'avion pour les trajets qui peuvent être réalisés en train en moins de 4 h. Lyon n'est qu'à trois heures de Lille en TGV, et qui plus est de centre-ville à centre-ville.

ETUDE DE BRUIT

La réglementation du bruit liée au transport ne traduit pas la réalité de la gêne ressentie et de l'impact réel sur la santé dans le cadre des nuisances sonores d'un aéroport. Un avion qui passe fait beaucoup de bruit sur un temps court avec un fort impact (lié au Lmax). Toute moyenne journalière (LAeq-pondéré A -une moyenne sur 24 heures) atténuera de façon non représentative la gêne perçue.

- **Réduction de l'énergie sonore : réduction de moitié = 3 dB(A)**
- **Bruit perçu par une personne : réduction de moitié = 10 dB(A)**

Il y a lieu de réaliser les études en limitant le Lmax à une valeur admissible.

Le NAX, indice évènementiel pris en compte, est plus représentatif de la gêne réelle et des effets sur la santé :

Document : Avis sur le projet.pdf, page 2 sur 2

- N_{AX} : nombre d'événements excédant un niveau de bruit
- N_{A65} = nombre d'événements excédant 65 dB(A)

Les mesures de bruit ont été réalisées principalement près des sources de bruit majeures pour caractériser celles-ci. Aucun comptage routier concomitant aux mesures ne semble avoir été réalisé. Ainsi, le bruit routier modélisé n'a pas été calé à partir de comptages lors des mesures. L'étude acoustique précise en page 17 : « le modèle routier, plus difficile à évaluer de façon différenciée au sein des mesures a quant à lui été calibré sur les mesures »

Le nombre de mesures pour caler le modèle est faible à l'échelle du territoire concerné.

On ne trouve pas de mesure de l'état actuel en zone calme, qui aurait permis de caler les hypothèses de propagation du modèle (coefficient d'absorption).

L'étude de bruit conclut à une **augmentation du bruit moyen L_{den}** dû aux aéronefs entre la situation sans projet et la situation avec projet :

- Jusque 1,5 dB(A) à l'horizon 2039
- Jusque 1,8 dB(A) à l'horizon 2050

La capacité de l'aéroport est doublée alors que le nombre de vols n'augmente que de :

- 16% à l'horizon 2039 (passant de 31500 à 36691)
- 28% à l'horizon 2050 (passant de 33449 à 42742)

L'augmentation du bruit moyen calculé résulte de la prise en compte dans les modèles acoustiques d'évolutions non maîtrisées par l'exploitant, mais dépendant des compagnies aériennes :

- Baisse des émissions sonores des aéronefs dues aux avancées technologiques et au renouvellement de la flotte en 15 ans à partir de 2035 pour intégrer les appareils à hydrogène,
- Augmentation de l'emport moyen.

Cette augmentation du L_{den}, proche du seuil de 2 dB(A), n'est pas admissible, compte tenu de la non-représentativité du L_{den} pour la gêne liée aux nuisances aéroportuaires.

Demandes formulées

- Il est nécessaire de mener à son terme la réflexion initiée sous l'égide de la CCE sur une éventuelle évolution des trajectoires et la réalisation du PGS correspondant avant l'autorisation de l'extension.
- Mieux identifier les zones les plus calmes afin d'effectuer des calculs précis de l'impact sur ces zones, avec les avions les plus bruyants.
- Définir une valeur limite du L_{max} au passage
- Etablir un couvre-feu nocturne
- Interdire les vols vers les destinations accessibles en moins de heures, tout au moins pour Lyon (3 heures).
- Limiter le projet aux travaux nécessaires au fonctionnement de l'aéroport sans prévoir un agrandissement et une extension des installations actuelles en vue d'une augmentation capacitaire. Je m'oppose ainsi au projet présenté qui ne se limite pas à une simple modernisation.

@1219 - VANHOVE Guillaume

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 13:07:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Réduction nécessaire des émissions de GES

Contribution :

En tant qu'utilisateur régulier du transport aérien, j'ai récemment pris conscience de l'urgence de la réduction du trafic aérien tant sa contribution aux émissions de Gaz à Effet de Serre est importante.

Le projet de modernisation ici proposé représente au mieux une augmentation du trafic à émissions constantes, et ne prend donc pas conscience des enjeux de réduction nécessaire. Il convient d'encourager pour les petits et moyens courriers une réduction du trafic, ce qui est complètement antinomique à ce projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1220 - Sylvie

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 13:43:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Désaccord Projet Aéroport de Lesquin

Contribution :

"Ce projet a pour objet d'adapter l'aéroport aux évolutions réglementaires, d'éviter la saturation du terminal et d'améliorer les conditions d'accueil des passagers"

Ce projet dont la définition, ci-dessus, ne peut que remporter l'adhésion - bémol sur "éviter la saturation du terminal !! - n'est, pour moi, qu'une communication, politiquement correcte, oblige, visant un développement massif du trafic aérien via Lesquin.

En effet, (le groupement Aéroport de Lille SAS) Eiffage Concessions et Aéroport de Marseille n'investissent pas à fonds perdu pour la beauté du geste.

Le trafic d'aujourd'hui engendre, déjà, des nuisances majeures de jour comme de nuit et les progrès technologiques susceptibles de les réduire ne sont pas pour demain.

A l'heure où l'évolution climatique nous interroge sur nos comportements, ce projet est, de mon point de vue, insensé sauf à ne prendre en compte, qu'exclusivement, l'aspect économique pour la MEL.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1221 - huart cécile - Seclin

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 13:51:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis défavorable sur le projet

Contribution :

D'un point de vue générale, sur l'opportunité du projet :

Le GIEC a rendu hier un nouveau volet de son rapport. Ce document est alarmiste sur le réchauffement climatique et indique que les mesures prises aujourd'hui pour s'adapter, sans effort supplémentaire, ne suffiront pas. Il est donc inconcevable qu'un équipement public favorise des comportements allant à l'encontre des objectifs de réduction de CO2 (pourtant déclinés jusque dans les objectifs métropolitains) :

- augmentation du trafic aérien pour des vols évitables ou substituables par d'autres moyens de transports (notamment fret, vols intérieurs) (CO2+ ajout des autres effets GES du transport aérien)

- augmentation du trafic routier par acheminement des passagers et marchandises de et vers l'aéroport (la création de parkings en atteste)

Les perspectives de révolution technologique du secteur aéronautique ainsi que du renouvellement de la flotte aérienne pour des avions moins polluants, mentionnées dans le dossier ne sont pas réalistes.

En effet, le rapport de février 2022 sur la prospective des mobilités

https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/prospective_2040-2060_des_transports_et_des_mobilites_-_rapport_transversal_-_fevrier_2022.pdf

indique :

- "Enseignement 5 : La décarbonation de l'aviation sera de plus en plus nécessaire du fait de la forte croissance attendue de ce mode, mais difficile du fait de ses spécificités."

- "Le secteur du transport aérien cherche à réduire ses émissions de GES depuis longtemps, car le coût du carburant pèse fortement dans le prix du billet d'avion. Cependant, la croissance économique du secteur conduit à faire le constat que le renouvellement des flottes, en raison du cycle de vie des avions, et les gains dus à la technologie ne permettent pas de diviser par deux, entre 2005 et 2050, l'empreinte carbone de l'aviation, sans adopter des mesures fortes, en rupture avec le passé. Le développement d'une aviation ultra sobre, l'optimisation des trajectoires de vol, le déploiement des biocarburants durables sont nécessaires et constituent les seules solutions à moyen-terme pour l'aviation long courrier. Cependant, les ressources de biocarburants durables risquent d'être probablement insuffisantes pour répondre à la demande nationale comme mondiale. Le carburant de substitution vers lequel l'aviation européenne pourrait converger est l'hydrogène. Mais ce carburant nécessite des ruptures technologiques qui ne sont pas encore suffisamment maîtrisées."

On relève un autre manque de sincérité dans le dossier à travers le prétexte des travaux de mise aux normes pour masquer l'extension.

Du point de vue local, comme l'ont relevé de nombreuses associations : les impacts sur l'eau, l'imperméabilisation des sols, la santé des populations exposées (bruit, pollution, atmosphérique), les impacts cumulés à prévoir liés à l'implantation de sites logistiques, et immobiliers dépassent largement l'intérêt visé par le projet.

Compte tenu de l'ensemble des réserves et recommandations émises par les élus et les citoyens sur ce registre, il me semble nécessaire de stopper ce projet, que le pétitionnaire et les pouvoirs publics lèvent les réserves (couvre feu, amendes, trajectoires. etc) et présente éventuellement après de nouvelles études un dossier plus en accord avec les attentes citoyennes.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1222 - Liénard Christopher - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 14:04:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Un projet contraire aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de préservation des espaces naturels et agricoles.

Contribution :

Ce projet va complètement à rebours des enjeux actuels.

Le nouveau rapport du GIEC sorti le 28 février le confirme : pour préserver nos conditions de vie, il est indispensable de réduire très fortement nos émissions de gaz à effet de serre, et de le faire maintenant.

Les engagements internationaux de la France, comme ceux de la Métropole Européenne de Lille, vont dans ce sens, et les voyages en avion font partie des activités les plus polluantes et émettrices de gaz à effet de serre qui soient. Il fait partie des actions les plus simples à notre portée de commencer par arrêter les lignes desservant des destinations accessibles en train, de réduire le trafic aérien plutôt que de l'augmenter.

Il ne paraît pas concevable de faire porter l'effort important de réduction des émissions de gaz à effet de serre sur des sources bien plus complexes à réduire et de continuer à émettre autant et même davantage pour des actions facilement évitables.

Il est par ailleurs injuste et démobilisateur pour toutes les personnes et organisations engagées dans ce mouvement de réduction de leur empreinte carbone de voir près de chez elles un projet qui, allant dans le sens contraire et en émettant sur le long terme des millions de tonnes de gaz à effet de serre supplémentaires par l'accroissement du trafic, va réduire à néant le fruit de leurs efforts collectifs et/ou individuels.

Il en va de même avec l'objectif de zéro artificialisation nette, de protection des champs captants, des espaces naturels et agricoles. Les collectivités sont engagées ou doivent s'engager dans cette voie, comme le mentionne d'ailleurs la nouvelle loi climat et résilience. La surface artificialisée par ce projet n'a pas pour objectif de répondre à des besoins fondamentaux, mais d'accroître une activité pour partie superflue puisque des alternatives peu polluantes existent pour nombre des lignes aériennes de cet aéroport. Il n'est pas compréhensible que d'autres projets d'artificialisation pour des besoins plus importants comme le logement soient abandonnés ou interdits quand dans le même temps on artificialise les abords d'un aéroport pour ajouter plus de 1000 places de parkings.

Ce projet se cache derrière des besoins de mise aux normes, de sécurité et de confort des usagers pour développer son activité contraire aux enjeux climatiques et donc à notre santé et à notre sécurité et celle des générations à venir. Il est donc très important qu'il ne soit pas accepté et qu'un avis défavorable soit rendu.

Il est urgent que le temps, l'énergie et les ressources consacrées à ce genre de projet soient plutôt consacrées à des projets qui répondent eux enjeux vitaux climatiques et écologiques actuels, sinon nos objectifs ne seront pas atteints et nos conditions de vie en seront gravement détériorées.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1223 - UNEC - Fretin

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 14:11:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution du groupe d'élus UNEC du Conseil municipal de Fretin

Contribution :

Voir PJ

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Contribution UNEC aéroport.pdf, page 1 sur 2

Contribution du groupe d'élus UNEC (Un nouvel élan citoyen) du Conseil municipal de Fretin

Voici nos principales remarques et questions pour le porteur du projet et les administrations décisionnaires :

Nos remarques

- Le projet est mal nommé. À sa lecture, il est manifeste que l'objectif principal est de développer le trafic aérien.
- La ville de Fretin subit d'importantes nuisances sonores liées à l'activité aéroportuaire. L'augmentation de ces nuisances renforcerait la mobilisation de l'ensemble des riverains pour lutter contre la dégradation de leur qualité de vie.
- À ce jour, la détermination des trajectoires de vols est un sujet difficile et conflictuel, qui serait immanquablement aggravé par l'augmentation du trafic. Ce projet est inadapté aux villes et villages proches de l'aéroport.
- Le développement du transport aérien est un non-sens écologique qui ne peut être envisagé compte tenu des responsabilités collectives que nous avons à l'égard des générations à venir dans le contexte d'urgence climatique.
- Les arguments techniques déployés par le gestionnaire de l'aéroport pour tenter de minimiser l'impact environnemental nous semblent irréalistes et fantaisistes.
- Le transport aérien ne concerne qu'une partie minoritaire d'usagers, quand l'impact en matière de pollutions touche la population dans son ensemble.
- La justification du projet par le développement économique est un non-sens. Ce développement doit être aujourd'hui raisonnable et durable avec des modes de transports écologiquement vertueux.
- L'augmentation du trafic aérien est contradictoire non seulement avec la situation actuelle de la métropole lilloise concernant le niveau important de pollution atmosphérique. Elle provoquera inévitablement une augmentation de la production d'oxyde d'azote et de particules ultra-fines (PUF) sur un large territoire autour de l'aéroport, détériorant la santé des riverains.
- Enfin, nous distinguons deux aspects dans le projet :
 1. Le respect des dernières normes en matière de sécurité de l'aéroport. Nous pensons que cette mise aux normes doit s'accompagner d'une mise à niveau du fonctionnement de l'aéroport en s'alignant sur les meilleures règles européennes en matière de respect des riverains (nous pensons à la mise en place d'un couvre-feu strict), à la suppression des lignes intérieures en cas d'alternative ferroviaire efficace.
 2. Les aménagements du projet dit « de modernisation » (élargissement des pistes, rénovation du terminal de l'aérogare, parvis multimodal, parking

Document : Contribution UNEC aéroport.pdf, page 2 sur 2

véhicule léger...) qui n'a manifestement pour objectif que l'augmentation du nombre de passagers, du nombre de vols et de la taille des avions concernés. Ces aménagements prévoient une imperméabilisation des terres significatives, inacceptables au regard du changement climatique et à la nécessité de préserver nos ressources en eau. De plus, ils vont induire une dégradation des conditions de vie et de l'environnement dans lequel se trouvent les populations riveraines (pollution sonore générée par le bruit des avions, pollution atmosphérique produite par l'augmentation du trafic routier et des congestions induites, mais aussi par les avions eux-mêmes).

Nos questions

- L'étude ne quantifie pas la dévalorisation probable du patrimoine immobilier des riverains si un tel projet venait à se réaliser. Ce point ne devrait-il pas être étudié plus précisément et pris en compte dans le coût pour la collectivité ?
- Existence-ils des études liées à l'impact sanitaire sur les populations des retombées atmosphériques de particules et gaz, ainsi que des effets cocktails démultiplicateurs de nocivité ?

Pour conclure, cet aéroport est situé à proximité de villes et villages qui souffrent déjà de son activité (le nombre de signalements des riverains a fortement augmenté ces dernières années). Son emplacement est déjà problématique et soulève des tensions régulières et de plus en plus fortes entre riverains, associations, élus d'un côté, et les autorités aéroportuaires de l'autre. Envisager un projet d'augmentation du trafic de l'aéroport n'est pas compatible avec l'environnement dans lequel il se situe et ne pourrait qu'aggraver fortement les relations entre les différents interlocuteurs précédemment nommés.

Le groupe d'élus UNEC au Conseil municipal de Fretin est favorable au projet pour la partie « mise en sécurité » des infrastructures existantes, et défavorable à la modernisation et l'extension de l'aéroport.

@1224 - Rolland-Simion Monique - Lesquin

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 14:15:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : enquête publique agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

A l'heure où le gouvernement s'apprête à mettre en place une publicité afin d'inciter la population à privilégier les transports en commun, le covoiturage, la marche etc...pour freiner le développement de l'automobile responsable des émissions de gaz à effet de serre, comment comprendre la volonté de la MEL d'agrandir l'aéroport de Lille- Lesquin alors que le trafic aérien est responsable de 7.3% de ces émissions. Cela est d'autant plus incompréhensible que cette même instance s'est engagée à réduire de 45% les émissions de GES d'ici 2030 !!!

En effet 2/3 du trafic de l'aéroport de Lille- Lesquin se trouvent en concurrence avec le TGV qui émet 40 à 80 fois moins de GES que l'avion. Ce projet d'agrandissement aura un impact sur le climat mais également sur la santé avec une augmentation de la pollution de l'air (augmentation des particules fines provoquée par les moteurs d'avion) et une pollution sonore déjà subie par de nombreux habitants de la région. Enfin ce projet met en exergue une injustice sociale car le transport aérien ne concerne qu'une minorité de la population ((10% de la population mondiale environ) alors que les riverains subissent les désagréments de ce mode de déplacement. De plus si l'essence et le gazole, utilisés souvent contre leur grès par les populations, sont taxés à hauteur de 60%, le kérosène ne l'est pas. Et pour finir, la majorité des compagnies qui opèrent à Lille- Lesquin sont des compagnies à bas- coût qui emploient un personnel précaire et peu rétribué. Il est vrai que les prix peu élevés pour le public peuvent être attractifs par rapport aux tarifs du TGV mais une instance comme la MEL devrait peser de tout son poids auprès des pouvoirs publics pour privilégier le transport ferroviaire national comme elle le fait pour les transports interurbains.

Il faut donc tenir compte de l'opposition à ce projet exprimée par de nombreux habitants de la région et par leurs élus. Il faut respecter la démocratie et éviter de prendre des décisions à huis clos. Il faut abandonner ce projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1225 - Nord-Pas-De-Calais Europe Ecologie Les Verts - Lille

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 14:20:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contribution Europe Ecologie Les Verts Nord-Pas-de-Calais

Contribution :

Projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution d'Europe Ecologie Les Verts Nord-Pas de Calais

Conformément au code de l'environnement, une enquête publique concernant le projet de modernisation de l'aéroport de Lille – Lesquin porté par la société aéroport de Lille SAS a été ouverte, du 10 janvier au 14 février 2022.

Le projet soumis à information et concertation du public est suffisamment sérieux pour que la Commission Nationale du Débat Public soit saisie et nomme un garant de la concertation. Nous avons pris connaissance de son rapport.

Nous estimons tout d'abord que les publicités faites par le maître d'ouvrage lors de la concertation préalable et post concertation préalable, puis la préfecture pour l'enquête publique sont insuffisantes. Impliquer la population pour qu'elle puisse être informée et qu'elle puisse exercer son droit à la participation demande un déploiement de processus divers, fréquents, et avec une démarche appuyée vers les publics les plus éloignés.

Ensuite, nous souhaitons nous pencher sur le projet en lui-même qui nous semble disproportionné pour plusieurs raisons :

-La démarche réelle et sincère de réduire les déplacements aériens et de privilégier des modalités de déplacements à coûts et impacts environnementaux réduits. La moitié des lignes régulièrement desservies par l'aéroport de Lille-Lesquin sont peu intéressantes par rapport au TGV.

-La proximité d'aéroports : les aéroports de Paris, notamment Roissy-CdG sont à une heure de TGV de Lille, celui de Bruxelles, est accessible aussi en train aisément.

-L'arrêt de l'artificialisation des terres, et la préservation de la biodiversité.

-La nécessité absolue de réductions de la pollution (sonore, de l'air, et autres stress de l'environnement qui nuisent à la santé) et des gaz à effet de serre.

-Outre l'urgence climatique, déclarée partout, le gouvernement s'était engagé à supprimer les vols intérieurs qui disposaient de ligne de train équivalentes.

-Ce projet est également générateur de nouvelles nuisances et risques pour la santé des riverains et habitants impactés par les couloirs de navigation, nuisances avec des impacts multiples sur la santé, dont le renforcement d'une mortalité prématurée.

-Enfin, cette proposition de doublement du trafic de l'aéroport de Lille - Lesquin est incompatible avec les engagements climatiques pris par la France et en incohérence avec le plan climat air énergie territorial métropolitain (PCAET). Il s'agit d'un projet climaticide, à contresens des enjeux environnementaux, sociaux et sanitaires de notre époque.

L'avis de L'autorité Environnementale nous alerte sur ce qu'elle pointe des évaluations d'émission de gaz à effet de serre. Le projet ne semble pas évoluer en fonction des contributions des publics (inquiétudes des riverains et remontées des nuisances qu'ils subissent), ni avec les avis des conseils municipaux des communes concernées. Il serait inacceptable que des représentants élus démocratiquement ne soient pas entendus.

Si la mise aux normes de sécurité apparaît comme une nécessité évidente à toutes et tous, l'augmentation des places de parking pour avions et l'augmentation des mouvements est une aberration.

Nous demandons :

- La réduction à néant de l'artificialisation de sol supplémentaire à ceux déjà occupés.
- Le respect des engagements climatiques du pays, de la région et de la métropole Lilloise.
- Que l'aéroport Lille Lesquin s'engage à mettre en place des plans de compensation carbone, de gêne sonore, supprime les lignes intérieures disposant d'équivalentes ferroviaires
- Un projet de sécurisation des installations existantes, sans artificialisation supplémentaire
- Un Plan de Gêne Sonore associé à un objectif d'atteinte des recommandations de l'OMS en matière de nuisances sonores, avec l'interdiction totale des vols entre 23h et 6h du matin
- Une stratégie de réduction de ses émissions de polluants et de CO2 portant sur l'ensemble des activités de l'aéroport de Lille-Lesquin, ainsi que celles des compagnies, avec pour objectif la neutralité carbone à 2050 et la définition d'objectifs intermédiaires.

Myriam Santhune et Vincent Dhelin, co-secrétaires EELV Nord-Pas-de-Calais

Pauline Ségard, porte-parole d'Europe Ecologie Les Verts Nord-Pas-de-Calais

Lise Daleux et Simon Jamelin, co-secrétaires du groupe local de EELV Lille

Eva Kovacova et Bruno Bogaert, co-secrétaires du groupe local EELV des Catiches

Maryse Faber, secrétaire du groupe local EELV WepCam

Pièce(s) jointes(s) :

Page 1676 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Document : Aéroport Lille Lesquin - contribution EELV NPDC à l'enquête publique - Février 2022.pdf, page 1 sur 2

Europe Ecologie Les Verts Nord Pas de Calais
30 rue des meuniers
59000 Lille
npdc@eelv.fr



Projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution d'Europe Ecologie Les Verts Nord-Pas de Calais

Conformément au code de l'environnement, une enquête publique concernant le projet de modernisation de l'aéroport de Lille – Lesquin porté par la société aéroport de Lille SAS a été ouverte, du 10 janvier au 14 février 2022.

Le projet soumis à information et concertation du public est suffisamment sérieux pour que la Commission Nationale du Débat Public soit saisie et nomme un garant de la concertation. Nous avons pris connaissance de son rapport.

Nous estimons tout d'abord que les publicités faites par le maître d'ouvrage lors de la concertation préalable et post concertation préalable, puis la préfecture pour l'enquête publique sont insuffisantes. Impliquer la population pour qu'elle puisse être informée et qu'elle puisse exercer son droit à la participation demande un déploiement de processus divers, fréquents, et avec une démarche appuyée vers les publics les plus éloignés.

Ensuite, nous souhaitons nous pencher sur le projet en lui-même qui nous semble disproportionné pour plusieurs raisons :

- La démarche réelle et sincère de réduire les déplacements aériens et de privilégier des modalités de déplacements à coûts et impacts environnementaux réduits. La moitié des lignes régulièrement desservies par l'aéroport de Lille-Lesquin sont peu intéressantes par rapport au TGV.
- La proximité d'aéroports : les aéroports de Paris, notamment Roissy-CdG sont à une heure de TGV de Lille, celui de Bruxelles, est accessible aussi en train aisément.
- L'arrêt de l'artificialisation des terres, et la préservation de la biodiversité.
- La nécessité absolue de réductions de la pollution (sonore, de l'air, et autres stress de l'environnement qui nuisent à la santé) et des gaz à effet de serre.
- Outre l'urgence climatique, déclarée partout, le gouvernement s'était engagé à supprimer les vols intérieurs qui disposaient de ligne de train équivalentes.
- Ce projet est également générateur de nouvelles nuisances et risques pour la santé des riverains et habitants impactés par les couloirs de navigation, nuisances avec des impacts multiples sur la santé, dont le renforcement d'une mortalité prématurée.

Document : Aéroport Lille Lesquin - contribution EELV NPDC à l'enquête publique - Février 2022.pdf, page 2 sur 2

Europe Ecologie Les Verts Nord Pas de Calais
30 rue des meuniers
59000 Lille
npsc@eelv.fr



- Enfin, cette proposition de doublement du trafic de l'aéroport de Lille -Lesquin est incompatible avec les engagements climatiques pris par la France et en incohérence avec le plan climat air énergie territorial métropolitain (PCAET). Il s'agit d'un projet climaticide, à contresens des enjeux environnementaux, sociaux et sanitaires de notre époque.

L'avis de L'autorité Environnementale nous alerte sur ce qu'elle pointe des évaluations d'émission de gaz à effet de serre. Le projet ne semble pas évoluer en fonction des contributions des publics (inquiétudes des riverains et remontées des nuisances qu'ils subissent), ni avec les avis des conseils municipaux des communes concernées. Il serait inacceptable que des représentants élus démocratiquement ne soient pas entendus.

Si la mise aux normes de sécurité apparait comme une nécessité évidente à toutes et tous, l'augmentation des places de parking pour avions et l'augmentation des mouvements est une aberration.

Nous demandons :

- La réduction à néant de l'artificialisation de sol supplémentaire à ceux déjà occupés.
- Le respect des engagements climatiques du pays, de la région et de la métropole Lilloise.
- Que l'aéroport Lille Lesquin s'engage à mettre en place des plans de compensation carbone, de gêne sonore, supprime les lignes intérieures disposant d'équivalents ferroviaires
- Un projet de sécurisation des installations existantes, sans artificialisation supplémentaire
- Un Plan de Gêne Sonore associé à un objectif d'atteinte des recommandations de l'OMS en matière de nuisances sonores, avec l'interdiction totale des vols entre 23h et 6h du matin
- Une stratégie de réduction de ses émissions de polluants et de CO2 portant sur l'ensemble des activités de l'aéroport de Lille-Lesquin, ainsi que celles des compagnies, avec pour objectif la neutralité carbone à 2050 et la définition d'objectifs intermédiaires.

Myriam Santhune et Vincent Dhelin, co-secrétaires EELV Nord-Pas-de-Calais
Lise Daleux et Simon Jamelin, co-secrétaires du groupe local de EELV Lille
Eva Kovacova et Bruno Bogaert, co-secrétaires du groupe local EELV des Catiches
Maryse Faber, secrétaire du groupe local EELV WepCam

Pauline Ségard, porte-parole d'Europe Ecologie Les Verts Nord-Pas-de-Calais

@1226 - BOUDOT Etienne - Cébazat

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 14:32:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis défavorable

Contribution :

Tout investissement dans des infrastructures (ici agrandissement) de transport a tendance à augmenter la demande de transport qui les utilise (C'est vérifié pour les routes, les LGV, les aéroports...) Investir ici dans une augmentation de capacité aéroportuaire aura pour effet d'augmenter le trafic aérien, et donc les nuisances associées. C'est de toute façon incompatible avec la nécessité de faire baisser massivement et sans délai les émissions de gaz à effet de serre et le forçage radiatif dans tous les secteurs de l'économie, et en particulier dans les transports. Ce projet doit être abandonné.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1227 - Coralie - Baisieux

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 14:42:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contre l'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Je suis complètement contre le projet d'extension de l'aéroport et de l'augmentation consécutive du trafic aérien qui en découlera.

Ce projet est à contre sens de toute logique de transition écologique, de lutte contre le changement climatique.

Il est demandé à l'ensemble de la population de faire des efforts pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre, de nombreuses actions incitatives sont menées à l'échelle de notre métropole, d'ailleurs. Comment en parallèle développer le trafic aérien ?

Il est très facile de voyager partout en France et dans le monde au départ de Lille (nombreux trains, aéroports accessibles via des transports en commun). J'ai pu pratiqué cela lors de mes déplacements professionnels sur de nombreuses destinations avant la crise sanitaire, sans aucune difficulté.

De plus, le bon sens est vers une réduction drastique des déplacements devant l'urgence climatique. La crise sanitaire nous a également appris à communiquer, travailler différemment, à réduire nos déplacements.

Tous les arguments vont donc dans le sens d'une non extension de l'aéroport de Lille-Lesquin : urgence climatique, changement des modes de vie, efforts demandés aux citoyens,...

Il serait incompréhensible de lancer cette extension. Cela serait un véritable recul de notre métropole dans sa transition écologique.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1228 - July - Seclin

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 14:46:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet de modernisation de l'aéroport de lesquin

Contribution :

Je suis contre

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1229 - Sénéchal Cendres

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 14:47:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Enquête aéroport Lille lesqin

Contribution :

Depuis que le couloir a été inversés, on entend encore plus de bruit des avions!!!

Assourdissant, on dirait la guerre. ...commune Gondecourt . Ca vole bas et ras

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1230 - GALLOUJ Hayate - Templemars

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 14:47:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Agrandir l'aéroport, c'est davantage d'avions, davantage de nuisances sur la santé que sur le cadre de de vie. Je suis Pour la modernisation ! Contre l'agrandissement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1231 - Fleury Charlène - Mons-en-Barœul

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 14:53:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Un projet surdimensionné, contraire à l'intérêt général et qui n'a rien d'un projet d'avenir : un avis défavorable est indispensable

Contribution :

Messieurs les commissaires enquêteurs,

Vous avez à faire un choix historique. Le choix historique de donner un avis défavorable à un projet de cette envergure. Le choix de respecter l'avis et les craintes d'une population qui connaît la réalité de l'urgence climatique, et qui n'accepte plus que de grands projets inutiles soient financés au détriment d'autres projets porteurs de sens, de résilience, et de développement vertueux pour notre territoire. Le choix de faire entendre la voix de l'intérêt général, et non celle du business as usual.

Le projet "de modernisation", de l'aéroport de Lille-Lesquin est en réalité un projet d'agrandissement. A partir du moment où une hausse du trafic passager est envisagée, et à l'heure où le second volet du rapport du GIEC présente des conséquences alarmantes nous sommant d'agir au plus vite pour inverser la tendance, il est totalement indécent de jouer sur les mots. Les concessionnaires de l'aéroport prétendent simplement accompagner la croissance du secteur, et rejettent la faute sur les compagnies aériennes susceptibles d'y programmer des créneaux de vol, et sur l'Etat, responsable de la réduction de nos émissions de GES. Mais cette manière de se dédouaner tout en créant un appel d'air pour que de nouvelles compagnies aériennes viennent prendre des créneaux de vol est totalement absurde : les concessionnaires qui permettent l'accueil de ces compagnies a également une responsabilité dans la réduction des émissions de GES (et leurs arguments sur le taux d'emport moyen sont d'ailleurs largement contestables, puisque les concessionnaires n'ont aucune prise sur celui-ci)

Notons d'autre part que l'Etat, censé réguler les émissions de GES, a échoué, lors de l'élaboration de la loi climat, à interdire les extensions d'aéroports, alors même que c'était l'une des demandes phares des citoyens de la Convention Citoyenne pour le Climat. L'Etat qui, rappelons-le, a été condamné à deux reprises par la justice pour son inaction climatique : dans l'affaire de Grande-Synthe et dans l'Affaire du Siècle.

Notons enfin que les collectivités locales, alors qu'elles sont elles-mêmes responsables de la mise en oeuvre de la réduction de nos émissions de GES sur le territoire (via le PCAET métropolitain et le SRADDET de la région Hauts-de-France), continuent d'apporter leur soutien à ce projet (votant en catimini ce soutien, ce qui prouve bien qu'elles sont conscientes que ce soutien est honteux...)

Face à un tel immobilisme des pouvoirs publics, et alors que chaque tonne de CO2 émise compte, il est indispensable de pousser l'ensemble des acteurs de la société, y compris les acteurs économiques privés, à réduire leurs émissions (y compris les émissions du scope 3). C'est ce que je vous demande de faire aujourd'hui, en donnant un avis défavorable à ce projet.

Pour rappel, un Lille-Lyon en avion émet entre 40 et 80 fois plus d'équivalent CO2 qu'en train. Une grande part des vols programmés au départ de Lille-Lesquin sont réalisables par d'autres moyens de transports, ou bien ne le sont pas toujours car le train a subi depuis longtemps un déficit structurel, que le Haut conseil pour le Climat rappelle à chacun de ses rapport qu'il est urgent de combler. Aussi, plutôt que de dépenser 100 millions d'euros dans une soi-disant "modernisation" aux effets délétères pour le bien commun (effets climatiques, pollution atmosphérique, nuisances sonores, pollution de la nappe phréatique de la craie, impacts sur la biodiversité), ne serait-il pas temps d'employer correctement cet argent, en le redirigeant vers des projets d'avenir, qui ne précarisent pas ceux qu'ils

prétendent embaucher, et ne menacent pas la qualité de vie de ceux à qui ils prétendent apporter un développement ?

Je vous remercie pour votre attention, et vous demande, Messieurs les commissaires, de donner un avis défavorable à ce projet mortifère, anachronique, inutile et dispendieux.

Charlène Fleury

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1232 - STRUYVE Dominique - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:05:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Art. L 571-13 du code de l'environnement

Contribution :

Porte-parole du collectif "les survolés", composé des associations suivantes siégeants en C.C.E (Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport de Lille-Lesquin): "Comité de Quartier du Burgault" de Seclin, "Urbanisme et Environnement" de Fache-thumesnil, "Les amis de Bouvines", "ADNA2L" de Fretin, "Association LORIVAL" de Seclin,

L'association "PTHA" d'Houplin Ancoisne, le collectif "les signaleurs" de Gondécourt, le collectif "les survolés" de Templemars;

je dépose , en pièce jointe, une contribution relative à l'absence de consultation de la Commission Consultative de L'Environnement de l'aéroport de Lille-Lesquin dans le projet de "modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin".

Cette absence de consultation, prévue par le code de l'environnement prive les citoyens d'un avis "substantiel"

STRUYVE Dominique, Porte-parole du collectif "les survolés"

Pièce(s) jointes(s) :

Document : CONTRIBUTION FINALE.pdf, page 1 sur 1

L'art. L 571-13 du code de l'environnement (version en vigueur au 1/03/2022), relatif à la Commission Consultative de l'Environnement (C.C.E), stipule dans son § 2 :

« *La commission est consultée sur toute question **d'importance** relative à **l'aménagement** ou à **l'exploitation** de l'aérodrome qui pourrait avoir une **incidence sur l'environnement** ».*

La rédaction de cet article, que j'ai relu ce week-end, ne souffre d'aucune interprétation : **« La commission est consultée »**, c'est impératif, il ne s'agit pas d'une possibilité !

Siégeant en Commission consultative, et sauf à me tromper, je n'ai pas trouvé dans le dossier d'enquête publique de huit mille pages (!) , d'avis exprimé par cette même Commission.

La relecture des compte-rendus des réunions de la C.C.E de ces cinq dernières années, ne m'a pas permis également de retrouver un quelconque avis sur ce projet de modernisation, tout au plus un « point d'information sur le projet de modernisation de l'aéroport », lors de la séance en « distanciel » le 14/04/2021.

Il est bien entendu que l'avis que doit rendre cette Commission est un avis antérieur à la décision et non postérieur, ce qui le viderait de tout sens dans cette dernière hypothèse.

Il semblerait donc, qu'à nouveau, les citoyens après avoir déjà été privés de l'avis des autorités belges (art. L 123-7 du code de l'environnement) ayant nécessité une unique prolongation de l'enquête publique de quinze jours, soient de nouveau victime d'un oubli, voire d'une méconnaissance des textes de la part du responsable de la rédaction du dossier d'enquête publique, les privant d'un avis « substantiel », dont l'absence pourrait « vicier » la décision à venir sur ce projet.

Je tenais à appeler l'attention de Messieurs les commissaires enquêteurs sur ce point.

D. STRUYVE

@1233 - MUNRO Jean-luc - Loos

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:06:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'extension

Page 1683 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Oui il y a la nécessité de mettre en conformité l'aéroport de Lille-Lesquin aux normes de sécurité actuelles, mais non à l'extension.

Un nombre de plus important de petits et grandes villes de la métropole prennent position contre l'agrandissement de l'aéroport, mais dans un déni de démocratie, le président Damien Castelain nous prive de débat et fait voter la délibération en bureau exécutif et non pas en assemblée plénière.

Il faut dénoncer cette manœuvre et réclamons plus de transparence dans les décisions prises par la MEL. De quoi a peur Monsieur Castelain ?

Les raisons pour lesquels nous sommes contre le projet :

- L'aéroport de Lille-Lesquin se situe au-dessus de la nappe de la craie qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL. Cette nappe est très vulnérable aux pollutions (classe B du projet d'intérêt général). - Ce projet n'est pas compatible avec le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la Métropole Européenne de Lille qui prévoit de réduire de 45% d'émissions de gaz à effet de serre en 2030 et - 89% en 2050 par rapport à 1990 et - 16% de consommation d'énergie entre 2016 et 2030 (PCAET MEL).

- Le transport aérien responsable de 7,3% des émissions de gaz à effet de serre en France (source B&L Evolution).

- La moitié des lignes régulièrement desservies par Lesquin ont une alternative performante en TGV, 80 fois moins émetteur de carbone que l'avion. En ne tenant pas compte des émissions de carbone des avions au départ et à l'arrivée de l'aéroport, le projet se montre vertueux de façon trompeuse.

- La pollution de l'air et pollution sonore pour les riverains est un enjeu sanitaire, l'exposition au bruit des avions cause des effets délétères sur le sommeil, les systèmes cardiovasculaire et endocrinien, les troubles psychologiques et l'état de santé perçu (Santé Publique France).

Alors que le nouveau rapport du GIEC sorti ce lundi 28 février montre que les engagements internationaux pris au titre de l'Accord de Paris ne sont pas respectés, le transport aérien ne devrait être utilisé qu'avec parcimonie et qu'en cas d'absolue nécessité.

En conclusion, l'agrandissement de l'aéroport est contraire à l'intérêt général dans le contexte de l'urgence climatique et la nécessité des réductions des émissions des gaz à effet de serre.

Et nous rappelons que l'unanimité des 33 communes les plus concernées par l'aéroport est contre l'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin.

Déni de démocratie à la MEL et déni de démocratie à Loos ? Les conseils municipaux ont maintenant jusqu'au 15 mars pour donner leur avis, nous avons donc demandé à Mme le Maire de Loos d'ajouter la délibération au prochain conseil du 10 mars et de donner aux membres du conseil les moyens de donner leurs avis et non seulement une communication de la majorité.

Jean-Luc Munro pour Europe Ecologie Les Verts - Loos

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1234 - Chloé - Lille

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:13:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : à contre courant de la prise de conscience écologique...

Contribution :

augmenter l'aéroport = augmenter la pollution de notre planète déjà sur le déclin, tout cela pour augmenter le profit de quelques PDG... C'est honteux. le capitalisme dans toute sa puissance. TOTAL ENERGIE ou aéroport de Lesquin, même combat!!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1235 - Pucher Olivier - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:18:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : L'extension de l'aéroport ne répond pas aux besoins de la population

Contribution :

Ce projet est complètement anachronique à l'heure où nous devons fortement diminuer notre empreinte carbone et préserver les écosystèmes qui nous permettent de vivre.

Pour protéger les ressources en eau à proximité des champs captants, pour ne pas accabler les riverains de nuisances sonores, pour limiter les rejets de particules fines et autres polluants au-dessus de la métropole, il convient :

- de renoncer à artificialiser entre plus de sols pour en faire des pistes ou des parkings,
- de refuser les avions gros porteurs qui sont aujourd'hui tolérés par dérogation,
- d'organiser une gestion raisonnée de l'aéroport qui accompagne la baisse progressive et nécessaire du trafic, et non pas son doublement.

- d'interdire les décollages et atterrissages de nuit (sauf transports médicaux d'urgence)

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1236 - Dominique - Faches-Thumesnil

Organisme : particulier

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:19:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Extension aéroport

Contribution :

A l'heure où nous nous disons en transition, il y a un projet de développement d'un aéroport dont une très partie du trafic peut être remplacé par du trafic TGV. Cherchez l'erreur !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1237 - Sidhoum Nassim

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:19:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Non au projet

Contribution :

Ce projet semble tout à fait opposé aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour contenir le réchauffement climatique.

Ce projet ne peut qu'amener à une croissance du recours à l'avion et est donc à proscrire.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1238 - Maryvonne - Paris

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:21:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :opposition eu projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Le projet de développement de l'aéroport de Lesquin est une erreur majeure.

Je conteste formellement ce projet pour plusieurs raisons :

Page 1686 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

-Lors de trafic normal : nous sommes très gênés par le bruit qui nous réveille tôt le matin, réveillent les petits lors des siestes et sont très gênants lorsque nous sommes à l'extérieur. Les passages fréquents des vols rendent pénibles les conversations lors des repas à l'extérieur, l'été. C'est une nuisance insupportable, répétée, que nous ne souhaitons surtout pas voir se développer.

-De plus, la pollution des microparticules provenant des vols ont des conséquences particulièrement graves sur la santé : dans notre environnement proche, nous avons de nombreux cas de maladies d'Alzheimer, cancers, AVC. La multitude de ces pathologies ont un lien direct avec la proximité de l'aéroport. Ces microparticules ayant un impact direct sur notre santé, celle de nos enfants, il est hors de question de supporter un accroissement de ces nuisances par l'extension de l'aéroport, même avec une réglementation du trafic.

Tant pour les nuisances sonores, que pour les conséquences sur la santé, je m'oppose au projet d'extension de l'aéroport. Les raisons économiques ne peuvent prévaloir sur les graves nuisances qu'une extension engendrerait. Je refuse que ma famille soit exposée aux risques de maladies graves, de pollution et nuisances sonores qu'engendrerait inévitablement le développement de l'aéroport de Lesquin.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1239 - Liz - Bray-Dunes

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:21:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement des aéroports

Contribution :

Il est plus que temps, à l'heure où nous parlons de défense et de protection du climat, d'ARRETER les agrandissements d'aéroports. Quelle ineptie !!!!!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1240 - TAVAN CHEVALIER BEATRICE - Lille

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:23:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Madame, Monsieur, en réponse à votre enquête publique, je vous exprime mon désaccord sur ce projet d'agrandissement : l'évolution du climat doit nous encourager à limiter les vols en avion, cordialement

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1241 - Saule Pasquine - Lille

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:23:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Bonjour,

Il semble complètement inconséquent et dangereux, à une période où les rapports du GIEC sont de plus en plus affolants d'année en année de prendre des mesures qui aboutiront à un accroissement du transport aérien local.

D'autant que l'aéroport de Lesquin dessert des destinations qui sont majoritairement également accessibles en TGV. Il n'y a donc pas de logique à cet agrandissement, alors qu'est de plus en plus discuté la possibilité de supprimer les lignes d'aviation sur des courtes distances (ce qui serait une avancée écologique majeure).

Tabler sur l'émergence d'une aviation moins polluante dans un futur proche, argument avancé pour justifier ce projet est un bottage en touche malhonnête intellectuellement, puisque rien ne garantit que ces technologies seront réellement fonctionnelles à terme.

De surcroît la présence d'un aéroport agrandi sera l'occasion d'une augmentation des nuisances sonores et des pollutions de l'air pour les riverains, la métropole lilloise est actuellement une des villes les plus polluées de France, l'agrandissement de cet aéroport ne va donc pas du tout dans le bon sens à ce titre non plus.

Enfin, la présence de l'aéroport (et à fortiori d'une version agrandie) présente un risque conséquent pour l'approvisionnement en eau de la partie sud de la MEL, alors que nous sortons de plusieurs années de canicule, il semble vraiment malvenu de faire courir le moindre risque à la Nappe de la craie qui représente 40% de l'approvisionnement en eau de la ville, d'autant que des pollutions inquiétantes retracées jusqu'à l'aéroport sont déjà survenues.

Pour toutes ces raisons, je suis complètement opposée à cet agrandissement.

Pasquine Saule

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1242 - benedicte - Cysoing

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:23:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 1688 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Objet : aide à la réduction de la pollution

Contribution :

je suis personnellement allergique et sensible au niveau respiratoire, je souhaite préserver mon environnement dans un contexte d'urbanisation massive également (je réside sur la commune de Cysoing).

Par ailleurs je prends régulièrement le train pour réduire mon empreinte carbone...

j'ai également travaillé pour une société d'ingénierie acoustique et connaît les impacts négatifs du bruit sur la santé...

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1243 - Delabre Manon - Allennes-les-Marais

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:24:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement

Contribution :

Je suis contre cet agrandissement. En effet, même en habitant une maison où aucune nuisance sonore n'est notifiée dans l'acte de vente, nous pouvons voir et entendre des avions passer tout l'été et cela très régulièrement du matin au soir au dessus de notre maison. J'ai l'impression que beaucoup d'avions descendent plus bas que ce qui n'est autorisé, nous pouvons clairement lire ce qui est écrit sur l'avion et la nuisance sonore est importante. Je ne vois vraiment pas ma famille supporter 2fois plus de passage dans une maison n'étant normalement pas sujet à ces nuisances sonores. Notre qualité de vie en est impactée et le jardin y est beaucoup moins agréable.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1244 - Cédric

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:25:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet climaticide

Contribution :

Bonjour,

Je trouve terrifiant que des projets émergent encore pour étendre le trafic aérien alors que nous entrons dans la décennie de la dernière chance en ce qui concerne la réduction des émissions de CO2. Par pitié, lisez les rapports du GIEC et n'enterrez pas l'avenir de nos enfants.

Le trafic aérien est un danger pour notre avenir et des dirigeants sérieux devrait travailler à le limiter drastiquement. Stoppez ce projet irresponsable

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1245 - Poulain François - Ronchin

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:26:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement !

Contribution :

L'agrandissement sous couvert de modernisation est un projet d'un autre temps à contre-courant des engagements nationaux et de la MEL en termes de réduction des émissions de GES. En 2019, un tiers du trafic correspondait à la ligne Lille-Lyon uniquement et deux tiers du trafic était remplaçable par le TGV en France. Cette extension pour doubler la capacité de l'aéroport n'a pas lieu d'être à l'heure où la MEL s'est engagée à réduire de 45% ses émissions de GES en 2030!

D'après la cour des comptes de 2016, la mise aux normes européennes ne correspond qu'à seulement 1,3% du budget annoncé de 100,9M€ de ce projet de "modernisation". Nous sommes pour la mise aux normes de sécurité mais contre ce projet d'extension qui englobe un élargissement des pistes, une extension de parking, un parking à avion et surtout l'extension de l'aérogare. C'est pourquoi, nous nous opposons à l'élargissement des pistes permettant le vol de gros porteurs (catégorie E) qui sont beaucoup plus lourds, bruyants et polluants.

De plus, nous rappelons aux pouvoirs publics la nécessité de mettre en place un couvre-feu nocturne de 7 heures minimum pour préserver la santé des riverain-es. Nous demandons une étude sanitaire sur les émissions des particules ultra-fines liées à l'ADL. L'implantation d'ADL sur les champs captants requiert une vigilance accrue pour protéger le bien commun et vital qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL.

Enfin, nous demandons des engagements contractuels fermes avec une valeur légale contraignante sur le non-développement du fret aérien qui n'est pas compatible avec la santé et l'intérêt général des 55 000 personnes à proximité de cet aéroport.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1246 - Nathalie - Emmerin

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:27:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique
Page 1690 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Objet : Non à l'extension de l'aéroport. Oui à une modernisation reposant sur des mobilités douces.

Contribution :

Le projet de modernisation et d'extension soulève la question de son inscription dans les enjeux de développement et d'attractivité d'une métropole telle que celle de Lille, tout comme celle de son inscription dans les enjeux actuels de préservation environnementale.

- La modernisation peut s'entendre en termes de nouveaux équipements. Mais elle peut aussi s'entendre en termes d'amélioration de la qualité de vie : moderniser la prise en compte de l'impact des nuisances de l'aéroport par une exonération totale des habitations des communes riveraines et une exonération partielle des habitations des communes de l'aire d'influence. Ces exonérations seraient prises en charge par la Société exploitante de l'aéroport, voire par la MEL et la Région, tout comme la prise en charge des travaux d'insonorisation des habitations. Avant de créer de nouvelles nuisances, résoudre celles déjà existantes.

- La Métropole de Lille est l'une des mieux connectée par un réseau ferroviaire à grande vitesse : 50 minutes de l'aéroport Charles de Gaulle ; 40 minutes de Bruxelles ; 1h40 de Londres ... mais où le réseau autoroutier et routier sur-saturé : Développer des transports en commun (métro-tram-navettes) adaptés et répondant aux besoins de mobilités et d'accessibilités de l'aéroport plutôt que de construire de nouvelles places de stationnement qui ne répondent pas aux enjeux en termes d'imperméabilisation des sols et vouloir développer des capacités d'accueil aéroportuaire reposant sur un meilleur maillage avec d'autres aéroports (cf stratégie aéroportuaire de l'Etat français https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Strat_Aerien_2025.pdf)

- les Communes Gardiennes de l'Eau : la plupart des communes impactées, directement ou indirectement, par le projet d'extension de l'aéroport sont des communes gardiennes de l'eau, dont la charte a été approuvée par la MEL. La préservation des champs captants et de la ressource en eau de la MétrEAUpole sont des enjeux qui ne doivent pas faire l'objet d'exception aéroportuaire.

Un projet anachronique au regard des enjeux environnementaux sur lesquels chacun.e doit s'engager.

Oui, à une modernisation de l'accès de l'aéroport, reposant sur des mobilités douces. Non, à un projet d'extension qui ne répond ni aux enjeux environnementaux, ni aux attentes des métropolitains riverains.

Merci pour cette opportunité d'expression.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1247 - Sophie - Nantes

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:28:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport

Page 1691 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Je ne dirai qu'une seule chose : lisez le rapport du GIEC qui vient de sortir, et prenez enfin conscience de l'extrême urgence de cessez de faire comme si tout cela n'existait pas. Il faut prendre des décisions courageuses, car c'est l'avenir de tout le vivant qui constitue notre planète qui est en jeu, l'homme y compris. Toutes les décisions à venir doivent être pensées en faveur de la préservation de notre environnement et pas de continuer comme si "de rien n'était", mais de cesser l'artificialisation des sols, la destruction de la nature de quelque manière que ce soit. Les inondations dramatiques en Australie devraient nous interpeller ainsi que toutes les catastrophes déjà survenues. Les scientifiques ne sont pas des farfelus, et s'ils nous alertent c'est qu'il y a péril en la demeure. Les décisions que vous allez prendre auront des conséquences directes sur l'avenir, ne vous dérobez pas !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1248 - PIERRE-LOUIS Sarah - L'Etrat

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:28:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Je suis fermement opposée à l'agrandissement de l'aéroport de Lille.

Contribution :

Il n'est plus temps de fantasmer sur les "progrès" du transport aérien. Le projet d'extension de l'aéroport de Lille est un grand projet couteux, inutile, anachronique et climaticide : il représente plus qu'un danger ou une menace : il signe l'aggravation d'une situation climatique mondiale déjà catastrophique.

<https://www.novethic.fr/actualite/environnement/climat/isr-rse/rapport-du-giec-s-adapter-au-changement-climatique-pourrait-etre-impossible-dans-certaines-regions-au-dela-de-2-c-de-rechauffement-150616.html>

Le secteur aérien représente déjà 7,3% de l'empreinte carbone nationale, et la faisabilité d'avions électriques ou à hydrogène n'a pas été démontrée (et n'aurait qu'un impact limité sur la réduction des gaz à effet de serre) , il est donc urgent d'organiser la réduction du trafic aérien.

Il est impensable que la Région Hauts-de-France soutienne ce projet incontestablement incompatible avec les objectifs de réduction des gaz à effets de serre institués par l'Accord de Paris.

A l'heure où, pour faire face à l'urgence climatique, les 150 citoyens de la Convention Citoyenne pour le Climat ont proposé de limiter les effets néfastes du transport aérien en interdisant la construction de nouveaux aéroports et l'extension d'aéroports existants, il me paraît plus qu'urgent de renoncer à cette extension.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : IPCC_AR6_WGII_PressRelease-French.pdf, page 1 sur 5



GRUPE D'EXPERTS INTERGOUVERNEMENTAL SUR l'évolution du climat
2022/08/PR

28 février 2022

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Changement climatique: une menace pour le bien-être de l'humanité et la santé de la planète.

Il est possible, en agissant maintenant, de préserver notre avenir

BERLIN, 28 février – Le changement climatique dû aux activités humaines provoque des perturbations dangereuses et généralisées dans la nature et affecte la vie de milliards de personnes dans le monde, malgré les efforts déployés pour réduire les risques. Les populations et les écosystèmes les moins aptes à y faire face sont les plus durement touchés, affirment les scientifiques dans le dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) publié aujourd'hui.

«Ce rapport lance un avertissement très sérieux sur les conséquences de l'inaction», a déclaré Hoesung Lee, président du GIEC. «Il montre que le changement climatique fait peser une menace grave et grandissante sur notre bien-être et la santé de la planète. Les mesures prises aujourd'hui façonneront l'adaptation de l'humanité et la réponse de la nature aux risques climatiques croissants.»

Le monde sera confronté à de multiples aléas climatiques inéluctables au cours des deux prochaines décennies avec un réchauffement planétaire de 1,5 °C (2,7 °F). Le dépassement, même temporaire, d'un tel niveau de réchauffement entraînera des conséquences graves supplémentaires, dont certaines seront irréversibles. Les risques pour la société augmenteront, y compris pour l'infrastructure et les établissements humains sur les côtes de basse altitude.

Le Résumé à l'intention des décideurs du rapport du Groupe de travail II du GIEC, *Changement climatique 2022: impacts, adaptation et vulnérabilité*, a été approuvé le dimanche 27 février 2022 par les 195 gouvernements Membres du GIEC à l'issue d'une session d'approbation virtuelle de deux semaines amorcée le 14 février.

Il est urgent d'agir face aux risques croissants

La multiplication des vagues de chaleur, des sécheresses et des inondations excède déjà les seuils de tolérance des végétaux et des animaux, provoquant la mortalité massive d'arbres, de coraux et d'autres espèces. Du fait qu'ils surviennent simultanément, ces extrêmes météorologiques ont des répercussions en cascade de plus en plus difficiles à gérer. Ils exposent des millions de personnes à une insécurité alimentaire et hydrique aiguë, notamment en Afrique, Asie, Amérique centrale et Amérique du Sud, dans les petites îles et en Arctique.

Si l'on veut éviter de perdre toujours plus de vies humaines, de biodiversité et d'infrastructures, la prise accélérée de mesures ambitieuses est requise pour s'adapter au changement climatique, tout en réduisant rapidement et fortement les émissions de gaz à effet de serre. À ce jour, les progrès en matière d'adaptation sont inégaux et les écarts se creusent entre l'action engagée et ce qui est nécessaire pour faire face aux risques croissants, selon le nouveau rapport. Ces écarts sont particulièrement prononcés au sein des populations à faible revenu.

Secrétariat du GIEC

c/o OMM · 7 bis, Avenue de la Paix · C.P. 2300 · CH-1211 Genève 2 · Suisse
Téléphone +41 22 730 8208 / 54 / 84 · Télécopie +41 22 730 8025 / 13 · Courriel IPCC-Sec@wmo.int · www.ipcc.ch



Document : IPCC_AR6_WGII_PressRelease-French.pdf, page 2 sur 5

- 2 -

Le rapport du Groupe de travail II est le deuxième volet du sixième Rapport d'évaluation du GIEC, dont la publication s'achèvera cette année.

«Ce rapport reconnaît l'interdépendance du climat, de la biodiversité et des populations humaines et intègre davantage les sciences naturelles, sociales et économiques que les évaluations précédentes du GIEC», a fait valoir Hoesung Lee. «On y insiste sur l'urgence de prendre des mesures immédiates et plus ambitieuses pour faire face aux risques climatiques. Les demi-mesures ne sont plus possibles.»

Un avenir viable n'est possible qu'en préservant et consolidant la nature

L'adaptation au changement climatique peut prendre diverses formes. Ce rapport jette un éclairage nouveau sur le potentiel qu'a la nature de diminuer les risques climatiques, mais aussi d'améliorer la vie des gens.

«Les écosystèmes en bonne santé sont plus résilients au changement climatique et procurent des services vitaux comme la nourriture et l'eau potable», a indiqué Hans-Otto Pörtner, coprésident du Groupe de travail II du GIEC. «En restaurant les écosystèmes dégradés et en préservant efficacement et équitablement 30 à 50 % des habitats terrestres, océaniques et d'eau douce, la société profitera de la capacité qu'a la nature d'absorber et de stocker le carbone et nous accéderons plus vite à un développement durable, mais la volonté politique et un financement adéquat sont essentiels.»

Les scientifiques constatent que le changement climatique interagit avec diverses tendances mondiales comme l'utilisation non durable des ressources naturelles, l'urbanisation croissante, les inégalités sociales, les pertes et les préjudices causés par les événements extrêmes et une pandémie, qui compromettent le développement futur.

«Notre évaluation montre clairement que, pour relever ces différents défis, tout le monde – gouvernements, secteur privé, société civile – doit œuvrer de concert et en priorité à la réduction des risques, de même qu'à l'équité et à la justice, dans le processus décisionnel et l'investissement», a affirmé Debra Roberts, coprésidente du Groupe de travail II du GIEC.

«Cela permettra de concilier des intérêts, des valeurs et des visions du monde qui divergent. Les solutions seront plus efficaces si elles allient les connaissances scientifiques, les compétences technologiques et les savoirs autochtones et locaux. Faute d'un développement durable et résilient face au changement climatique, l'avenir de l'humanité et de la nature sera sous-optimal.»

Les villes: zones sensibles aux impacts et aux risques, mais indispensables à la solution

Ce rapport renferme une évaluation détaillée des impacts du changement climatique, des risques et de l'adaptation dans les villes, qui concentrent plus de la moitié de la population mondiale. La santé, la vie et les moyens de subsistance des gens, de même que les biens matériels et les infrastructures cruciales comme les systèmes d'énergie et de transport, sont de plus en plus touchés par les aléas dus aux vagues de chaleur, tempêtes, sécheresses et inondations, ainsi que par les phénomènes à évolution lente telle l'élévation du niveau de la mer.

«Ensemble, l'urbanisation croissante et le changement climatique créent des risques complexes, en particulier dans les villes qui souffrent déjà d'une croissance mal planifiée, de niveaux élevés de pauvreté et de chômage et d'un manque de services de base», a déclaré Debra Roberts.

«Mais les villes offrent aussi des possibilités d'agir pour le climat – des bâtiments écologiques, un approvisionnement fiable en eau propre et énergie renouvelable, des modes de transport durables reliant les zones urbaines et rurales peuvent tous créer une société plus inclusive et équitable.»

- 3 -

Il apparaît de plus en plus que l'adaptation a parfois eu des conséquences indésirables, par exemple a détruit la nature, mis en péril la vie des gens ou augmenté les émissions de gaz à effet de serre. Il est possible de l'éviter en associant tout le monde à la planification, en veillant à l'équité et à la justice, et en mettant à profit les savoirs autochtones et locaux.

De moins en moins de temps pour agir

Le changement climatique est un défi mondial qui exige des solutions locales, raison pour laquelle la contribution du Groupe de travail II au sixième Rapport d'évaluation du GIEC renferme énormément d'informations régionales utiles pour un développement résilient.

Le rapport indique clairement qu'un développement résilient face au changement climatique est déjà un défi au niveau actuel de réchauffement. Il sera plus limité si le réchauffement planétaire excède 1,5 °C (2,7 °F). Dans certaines régions, il sera impossible si le réchauffement planétaire dépasse 2 °C (3,6 °F). Ce constat crucial souligne l'urgence d'agir en faveur du climat, en s'attachant à l'équité et à la justice. Un financement adéquat, le transfert de technologies, la volonté politique et la concertation rendent plus efficaces l'adaptation au changement climatique et la réduction des émissions.

«Les éléments scientifiques sont sans équivoque: le changement climatique menace le bien-être de l'humanité et la santé de la planète. Tout retard dans l'action mondiale concertée nous ferait perdre un temps précieux et limité pour instaurer un avenir viable», selon Hans-Otto Pörtner.

Pour de plus amples renseignements:

Bureau de presse du GIEC, courriel: ipcc-media@wmo.int

Groupe de travail II du GIEC:
Sina Löschke, Komila Nabiyeva: comms@ipcc-wg2.awi.de

Suivez l'actualité relative au GIEC sur  Facebook,  Twitter,  LinkedIn et  Instagram

Notes à l'intention des rédacteurs

Changement climatique 2022: impacts, adaptation et vulnérabilité. Contribution du Groupe de travail II au sixième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

Le rapport du Groupe de travail II examine les impacts du changement climatique sur la nature et l'humanité partout dans le monde. Il étudie les effets futurs à différents niveaux de réchauffement, et les risques qui en découlent, et présente diverses options pour renforcer la résilience de la nature et de la société face au changement climatique en cours, lutter contre la faim, la pauvreté et les inégalités et faire en sorte que la Terre reste un endroit où il fait bon vivre – pour les générations actuelles comme pour celles qui suivront.

Le dernier rapport du Groupe de travail II renferme plusieurs nouveautés. Une section spéciale est consacrée aux impacts du changement climatique, aux risques et aux possibilités d'agir pour les villes et les établissements humains en bord de mer, les forêts tropicales, les montagnes, les zones critiques de biodiversité, les terres arides et les déserts, la Méditerranée et les régions polaires. Par ailleurs, un atlas présente les données et conclusions sur les impacts et les risques observés et prévus en rapport avec le changement climatique, de l'échelle mondiale à l'échelle régionale, afin d'offrir encore plus d'informations utiles aux décideurs.

On pourra consulter le Résumé à l'intention des décideurs de la contribution du Groupe de travail II au sixième Rapport d'évaluation, ainsi que des documents et informations supplémentaires, sur le site: <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/>.

- 4 -

Note: La publication du rapport, initialement prévue en septembre 2021, a été retardée de plusieurs mois par la pandémie de COVID-19 qui a contraint le GIEC, comme l'ensemble des milieux scientifiques, à conduire ses travaux en ligne. C'était la deuxième fois que le GIEC organisait une session d'approbation virtuelle pour l'un de ses rapports.

Quelques chiffres sur la contribution du Groupe de travail II au sixième Rapport d'évaluation

270 auteurs, représentant 67 pays

- 47 auteurs coordonnateurs
- 184 auteurs principaux
- 39 éditeurs-réviseurs

et

- 675 auteurs collaborateurs

Plus de 34 000 références citées

62 418 observations formulées par les experts et les gouvernements

(premier projet de texte: 16 348; deuxième projet de texte: 40 293; distribution finale aux gouvernements: 5 777)

Pour de plus amples renseignements sur le sixième Rapport d'évaluation, cliquez [ici](#).

Autres ressources destinées aux médias

Éléments disponibles après la levée de l'interdiction de diffusion sur le site Web [Media Essentials](#).

Enregistrement de la conférence de presse, déclarations des auteurs du GT II, lien vers des diapositives de présentation, images non montées de la session d'approbation, lien vers le tableau Trello comprenant le communiqué de presse et un vidéoclip dans les langues de l'ONU, matériel pour les médias sociaux.

Le site Web renferme du matériel d'information, tels des vidéos sur le GIEC et les enregistrements d'activités de sensibilisation organisées sous forme de webinaires ou d'événements en direct.

La plupart des vidéos publiées par le GIEC se trouvent sur sa chaîne YouTube.

Le GIEC

Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) est l'organe des Nations Unies chargé d'évaluer les travaux scientifiques consacrés aux changements climatiques. Créé en 1988 par le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et l'Organisation météorologique mondiale (OMM), il a pour mission de fournir aux décideurs, à intervalles réguliers, des évaluations scientifiques concernant les changements climatiques, leurs conséquences et leurs risques et de présenter des stratégies d'adaptation et d'atténuation. La même année, l'Assemblée générale des Nations Unies approuvait cette initiative de l'OMM et du PNUE. Le GIEC compte 195 États Membres.

Document : IPCC_AR6_WGII_PressRelease-French.pdf, page 5 sur 5

- 5 -

Des milliers de personnes contribuent aux travaux du GIEC dans le monde entier. Pour rédiger les rapports d'évaluation, les scientifiques du GIEC étudient bénévolement les milliers d'articles scientifiques publiés chaque année afin de parvenir à une synthèse exhaustive de ce que l'on sait des facteurs du changement climatique, de ses impacts et des risques futurs, ainsi que de la manière dont l'adaptation et l'atténuation peuvent réduire ces risques.

Le GIEC compte trois groupes de travail: le **Groupe de travail I** se charge des éléments scientifiques de l'évolution du climat, le **Groupe de travail II** des impacts, de l'adaptation et de la vulnérabilité, et le **Groupe de travail III** de l'atténuation du changement climatique. Il compte également une **Équipe spéciale pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre** qui élabore des méthodes afin de mesurer les émissions et les éliminations de gaz à effet de serre. Au sein du GIEC, l'Équipe spéciale pour les données servant aux évaluations du changement climatique fournit au Centre de diffusion de données des indications sur la conservation, la traçabilité, la stabilité, la disponibilité et la transparence des données et des scénarios afférents aux rapports du GIEC.

Grâce aux évaluations du GIEC, les pouvoirs publics à tous les niveaux disposent d'informations scientifiques sur lesquelles asseoir leurs politiques climatiques. Ces évaluations occupent une place centrale dans les négociations internationales sur les mesures à prendre pour faire face au changement climatique. Dans un souci d'objectivité et de transparence, les rapports du GIEC sont rédigés et révisés en plusieurs étapes. Un rapport d'évaluation du GIEC comprend les contributions de chacun des trois groupes de travail, auxquelles s'ajoute un rapport de synthèse. Ce dernier rassemble les conclusions des rapports des trois groupes de travail et de tout rapport spécial préparé pendant le cycle d'évaluation correspondant.

Le sixième cycle d'évaluation

À sa 41^e session (février 2015), le GIEC est convenu de produire un sixième Rapport d'évaluation. À sa 42^e session (octobre 2015), il a élu le nouveau Bureau chargé de superviser la rédaction de ce rapport et des rapports spéciaux qui devaient être publiés au cours du cycle d'évaluation.

En octobre 2018 est paru le rapport intitulé *Réchauffement planétaire de 1,5 °C, Rapport spécial du GIEC sur les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels et les trajectoires associées d'émissions mondiales de gaz à effet de serre, dans le contexte du renforcement de la parade mondiale au changement climatique, du développement durable et de la lutte contre la pauvreté*.

Le rapport *Changement climatique et terres émergées, Rapport spécial du GIEC sur le changement climatique, la désertification, la dégradation des sols, la gestion durable des terres, la sécurité alimentaire et les flux de gaz à effet de serre dans les écosystèmes terrestres* est paru en août 2019, suivi en septembre 2019 par le *Rapport spécial du GIEC sur l'océan et la cryosphère dans le contexte du changement climatique*.

En mai 2019, le GIEC a publié la *Révision 2019 des Lignes directrices 2016 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre*, qui met à jour les méthodes utilisées par les gouvernements pour estimer les émissions et les éliminations de ces gaz sur leur territoire.

Le GIEC a publié la contribution du Groupe de travail I au sixième Rapport d'évaluation en août 2021, sous le titre *Changement climatique 2021, les éléments scientifiques*.

La contribution du Groupe de travail III au sixième Rapport d'évaluation devrait être prête début avril 2022.

Le rapport de synthèse du sixième Rapport d'évaluation sera achevé dans le courant du deuxième semestre 2022.

Pour de plus amples renseignements: www.ipcc.ch

@1249 - Huguet Adèle - Nantes

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:32:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre l'agrandissement de l'aéroport Lille-Lesquin

Page 1697 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Madame, Monsieur,

Cette enquête publique se clôture au lendemain de la sortie du second volet du 6eme rapport du GIEC sur le climat, qui statue que près de la moitié de l'humanité subit d'ores et déjà les conséquences du réchauffement climatique.

Comment, dans ce contexte, justifier d'un projet d'agrandissement d'aéroport ?

Ce projet, malgré les engagements nationaux de réduction des gaz à effet de serre, renforce le domaine fortement émetteur qu'est l'aviation. En plus d'être une source de pollution (atmosphérique, des eaux et des sols, sonore, visuelle...) considérable, l'avion est un symbole des inégalités sociales, puisque seule une faible minorité de la population a le loisir d'en profiter.

L'urgence écologique nous impose, et il en va bien de notre responsabilité morale évidente, de radicalement changer nos modes de mobilité.

On s'arrête, et on réfléchit.

On ne lance pas le projet d'accroissement par deux d'un aéroport.

Cette décision d'agrandissement est une faute grave dans le contexte qui est le notre. Les données sont là, elles sont connues de vous et de ceux qui vous regardent et résistent à cette hérésie. Les temps se souviendront des choix faits par chacun en cette époque cruciale pour notre humanité : il y a ceux qui tentent, selon leurs moyens, d'agir avec dignité et morale, et ceux qui défendent leur propres intérêts, nous entraînant collectivement vers l'abyme.

Il ne tient qu'à vous à présent, Madame, Monsieur, de choisir de quel côté de la ligne vous souhaitez vous tenir.

En espérant de tout mon cœur que vous saurez faire le bon choix,

Bien cordialement,

Adèle Huguet

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1250 - becquart charlotte - Villeneuve-d'Ascq

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:33:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : modernisation aéroport de Lille

Contribution :

Le transport aérien est une source non-négligeable de CO2 sans compter les nuisances sonores. Il n'est donc pas juste pour la planète et ses habitants d'augmenter la capacité de ce transport.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1251 - Hélène - Loos

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:33:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : artificialisation

Contribution :

Pourquoi continuer à artificialiser des terres? alors que l'avion n'est plus un moyen de déplacement d'avenir !

Je ne comprends pas ce projet!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1252 - Élodie - Valenciennes

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:34:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement d'aéroport = projet incohérent

Contribution :

Une baisse drastique de la consommation d'énergies fossiles est indispensable pour espérer éviter une dégradation catastrophique des conditions de vie sur Terre.

(C'est pas moi qui le dit, c'est le Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat, et depuis des années.)

Une fois ce constat connu (et c'est le cas), investir de l'argent dans un agrandissement d'aéroport est simplement criminel.

Il s'agit d'un choix structurant (à l'instar de la construction de nouvelles autoroutes qui amènent une augmentation du trafic, de nouveaux entrepôts logistiques qui tuent le commerce local, etc...).

Ce ne sont pas les projets qui doivent dicter comment sera notre société demain mais l'inverse : quelle société voulons-nous ?

C'est en fonction de la réponse à cette question que les investissements doivent être réalisés, et pas par anticipation d'un futur dystopique que l'on rend alors inéluctable.

Le trafic est permis par les aménagements, calibrer les aménagements à une hausse, c'est la faire advenir (phénomène connu).

Nous ne pouvons pas autoriser ce choix mortifère si nous souhaitons un avenir désirable pour les générations actuelles.

Le dérèglement climatique et les pollutions impactent et menacent déjà nos vies.

Les Hauts-de-France sont la région la plus polluée de France avec 16 mois d'espérance de vie en moins.

Le littoral dunkerquois et une partie de la Flandre pourraient être sous les eaux dès 2050 (Dunkerque, Gravelines, Calais...).

La priorité pour tout investissement devrait être de faire face à cette catastrophe (planétaire et locale), pas l'aggraver !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1253 - Leroy18 Bernard

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:36:24

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : aéroport Lille

Contribution :

Je suis opposé au projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin, car les nuisances sonores des avions survolant ma rue par vent d'est sont insupportables et préjudiciables à ma santé.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1254 - Valentin

Page 1700 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:36:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ce projet est un non sens écologique

Contribution :

Je ne comprend pas que nous puissions, au vu des derniers rapports du GIEC, encore imaginer de tels projets. Les experts du climat le répète encore et encore : il faut changer drastiquement, fondamentalement nos modes de vie.

Dans ce cadre, contribuer à l'agrandissement d'un aéroport est un véritable crime moral.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1255 - Michel - Seclin

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:40:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin et ses nuisances!

Contribution :

La MEL a adopté le projet de l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin le 25 février 2022.

" les 188 élus du conseil ne sont pas appelés à se prononcer sur le projet dit de « modernisation » de l'aéroport Lille-Lesquin, qui fait l'objet d'une enquête publique ouverte jusqu'au mardi 1er mars.

À la place, c'est le bureau exécutif de la Métropole qui rendra un avis sur le projet. Une instance composée de 35 élus, dont les débats ne sont ni retransmis en vidéo, ni retranscrits sur un procès-verbal"

La MEL a donné son approbation le vendredi 25 février 2022. Il semblerai que le vote ne soit pas représentatif ni des élus, des maires, ou des citoyens !

A quoi sert l'enquête publique ???

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1256 - Nadine - Lille

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:41:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 1701 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Objet :Aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

A l'heure du dérèglement climatique, il est totalement aberrant d'agrandir cet aéroport. Moi même qui suis souvent partie en voyage en avion, j'y ai renoncé par pure conscience écologique.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1257 - SAVIGNAC SYLVIE - Châtillon

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:44:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Non au projet de modernisation de l aéroport LILLE-LESQUIN

Contribution :

Il est important de réduire les transports aériens et cet agrandissement irait complètement à l'encontre des efforts à faire pour réduire notre impact sur la nature.

Le train plutôt que l'avion! Préservons notre planète!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1258 - Pereira Guillaume - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:46:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Non à une augmentation du trafic

Contribution :

Bonjour,

Si le terme modernisation cache une augmentation des nuisances, alors je suis absolument contre !

Et je dis ça même si je "bénéficie" de l'aéroport de Lille :

* j'ai de la famille à Bordeaux et celle-ci préfère prendre l'avion

* je comprends qu'il peut y avoir à terme des retombées économiques, des emplois créés, ...

Mais :

Export généré le 01/03/2022 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, par email entre le 10/01/2022 et le 01/03/2022

* le rythme nominal (disons pré-covid) était déjà soutenu. Ce qui induit pas mal de bruits jusque tard le soir. Or doit-on rappeler que le bruit nuit à la santé ?

<https://fr.euronews.com/my-europe/2020/03/05/le-bruit-une-pollution-qui-tue-dans-l-union-europeenne>

Et, lors de la manifestation du 5 février, les collectifs présents nous ont très clairement expliqué que l'objectif était, à terme, d'accueillir des avions de fret, plus bruyants et plus polluants ! Là je ne suis pas d'accord.

* on parle de travaux qui se feraient au dessus de champs captants, du coup je m'interroge. Car récemment la maire d'Houplin-Ancoisne nous a indiqué que faire construire un nouveau parking (même petit) était impossible car la ville est située sur des champs captants. Par contre pour une extension d'aéroport : pas de soucis ??? Deux poids, deux mesures ?

* les automobilistes sont toujours mis à contribution pour la réduction de la pollution atmosphérique et l'amélioration de la qualité de l'air dans la métropole.

Soit. Mais augmenter le trafic aérien par contre, ne pose aucun souci de qualité de l'air ?

Guillaume Pereira

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1259 - Alice - Sartrouville

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:47:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre l'agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Au vu de l'urgence climatique et comme le confirme la sortie du dernier rapport du giec, il est de notre devoir de diminuer les émissions de co2 de façon drastique. Tout projet impliquant l'agrandissement d'un aéroport est donc à bannir.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1260 - Marion - Sainghin-en-Mélantois

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:49:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 1703 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Objet :Contre l'agrandissement aéroport lesquin

Contribution :

Bonjour

Habitants sainghin en melantois , nous sommes contre l'agrandissement de cet aéroport. Ce projet n'est pas cohérent avec l'urgence climatique actuelle. Cela paraît évident.

Aussi, l'offre de transport aérien est actuellement largement suffisant est accessible dans la région avec les aéroports de Paris et Bruxelles à proximités.

Enfin , les nuisances sonores ne seraient qu'aggravées et diminueraient l'attractivité de nos communes.

Ce projet n'est qu'une histoire de gros sous en faveur de personnes perchées dans leur tour d'ivoire. C'est d'ailleurs pourquoi , le projet se fera malgré les milliers messages de contestation.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1261 - Julien - Saint-Brice-Courcelles

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:51:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROPORT LILLE-LESQUIN

Contribution :

Bonjour

Mon avis est que tous projets ouvrant à une extension des surfaces artificielles sont d'avance une erreur.

Nous sommes dans un état plus que critique quant à la suppression des zones naturelles, alors dès qu'il est possible d'éviter d'en rajouter, faisons le !

Sans compter tous les types de pollutions, à éviter bien entendu.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1262 - DELCOURT ARNAUD - Chemy

Page 1704 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:51:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement !

Contribution :

En 2018, 1 % des plus riches étaient responsables de 50 % des GES liés au transport aérien, alors qu'au contraire à l'inverse 80 % de la population mondiale n'a jamais pris l'avion!

A l'échelle européenne, la moitié des dépenses liées à l'aviation sont imputables aux 20 % de la population ayant le revenu le plus élevé.

En 2008, au niveau national, 20 % des plus riches étaient responsables de la moitié des vols. En 2014, seuls 25 % des français avaient pris l'avion dans l'année.

Pouvons-nous accepter la mise en oeuvre de ce projet pensé par et pour les plus riches sachant que les conséquences désastreuses pèseront d'abord sur les plus précaires ?

Pouvons-nous accepter de consacrer des ressources financières, des ressources naturelles et des matériaux alors que nous savons chaque jour un peu plus avec les rapports du GIEC ce que signifie un monde à +2% ?

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1263 - Charles - Templeuve

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:56:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROPORT LILLE-LESQUIN.

Contribution :

Bonjour,

Dans le cadre d'une proximité immédiate avec les aéroports de Bruxelles et Roissy CDG le projet d'agrandissement de l'aéroport de Lesquin est superflu.

J'effectue très régulièrement des déplacements professionnels sur le territoire et le TGV reste la meilleure option pour les riverains et l'environnement.

De plus d'un point de vu cout, le billet d'avion au départ de l'aéroport de Lesquin reste toujours plus cher et moins compétitif.

Notre cadre de vie est menacé par un agrandissement des capacités du terminal qui s'en suivra d'un accroissement logique du trafic aérien.

Cela inclus bon nombre de nuisances sonores supplémentaires et une plus grande pollution au CO2 impactant la faune et la flore de la Pévèle.

Qu'en est il des villes qui devront encore supporter plus d'avions et plus de bruit ?

Quels sont les conséquences sur le stress de la population et les répercussions sur sa santé ?

J'espère qu'une certaine considération sera donnée aux intérêts de la population et non pas principalement à des intérêts économiques irraisonnés.

Cordialement

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1264 - Duchêne Frédéric - Lille

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:56:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ceci n'est pas une modernisation

Contribution :

Ce projet ne porte pas un nom correct, sous couvert de modernisation, ce projet vise principalement l'accroissement du trafic low cost & du fret

Il est aussi construit autour d'hypothèses non réalistes et ne tient pas compte des changements récents du fait de la conjoncture (changements climatiques, crise du covid)

l'Autorité environnementale émet d'ailleurs un avis négatif quant aux hypothèses présentées, notamment pour les GES.

Il est urgent prendre des décisions qui soient en accord avec un management responsable de nos ressources

C'est pourquoi mon avis est défavorable à ce projet nommé de modernisation

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1265 - Aurelie - Péronne-en-Mélantois

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 15:57:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre l'agrandissement de l'aéroport!

Contribution :

Habitant Peronne en Melantois nous sommes déjà très impactés par les nuisances de l'aéroport malgré la révision de la trajectoire qui n'a absolument pas changé le problème!

Il serait insupportable pour nous de voir augmenter le trafic aérien qui était déjà fort perturbant sur notre quotidien et ce juste avant la période du Covid. Nous savons bien évidemment que c'est ce qui arrivera avec la modernisation! Nous ne sommes pas dupes...

Nous sommes donc contre ce projet absurde et demandons de plus une trêve horaire de vols de 23h à 7h !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1266 - MUNRO Jean-Luc - Loos

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:01:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'extension

Contribution :

Oui il y a la nécessité de mettre en conformité l'aéroport de Lille-Lesquin aux normes de sécurité actuelles, mais non à l'extension.

Un nombre de plus important de petits et grandes villes de la métropole prennent position contre l'agrandissement de l'aéroport, mais dans un déni de démocratie, le président Damien Castelain nous prive de débat et fait voter la délibération en bureau exécutif et non pas en assemblée plénière.

Il faut dénoncer cette manœuvre et réclamons plus de transparence dans les décisions prises par la MEL. De quoi a peur Monsieur Castelain ?

Les raisons pour lesquels nous sommes contre le projet :

- L'aéroport de Lille-Lesquin se situe au-dessus de la nappe de la craie qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL ? Cette nappe est très vulnérable aux pollutions (classe B du

Page 1707 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

projet d'intérêt général). - Ce projet n'est pas compatible avec le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la Métropole Européenne de Lille qui prévoit de réduire de 45% d'émissions de gaz à effet à serre en 2030 et - 89% en 2050 par rapport à 1990 et - 16% de consommation d'énergie entre 2016 et 2030 (PCAET MEL).

- Le transport aérien responsable de 7,3% des émissions de gaz à effet de serre en France (source B&L Evolution).

- La moitié des lignes régulièrement desservies par Lesquin ont une alternative performante en TGV, 80 fois moins émetteur de carbone que l'avion. En ne tenant pas compte des émissions de carbone des avions au départ et à l'arrivée de l'aéroport, le projet se montre vertueux de façon trompeuse.

- La pollution de l'air et pollution sonore pour les riverains est un enjeu sanitaire , l'exposition au bruit des avions cause des effets délétères sur le sommeil, les systèmes cardiovasculaires et endocrinien, les troubles psychologiques et l'état de santé perçu (Santé Publique France).

Alors que nouveau rapport du GIEC sorti ce lundi 28 février montre que les engagements internationaux pris au titre de l'Accord de Paris ne sont pas respectés, le transport aérien ne devrait être utilisé qu'avec parcimonie et qu'en cas d'absolue nécessité.

En conclusion, l'agrandissement de l'aéroport est contraire à l'intérêt général dans le contexte de l'urgence climatique et la nécessité des réductions des émissions des gaz à effet de serre.

Et nous rappelons que l'unanimité des 33 communes les plus concernées par l'aéroport est contre l'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin

Déni de démocratie à la MEL et déni de démocratie à Loos ? Les conseils municipaux ont maintenant jusqu'au 15 mars pour donner leur avis, nous avons donc demandé à Mme le Maire de Loos d'ajouter la délibération au prochain conseil du 10 mars et de donner aux membres du conseil les moyens de donner leurs avis et non seulement une communication de la majorité.

Jean-Luc Munro pour EELV Loos

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1267 - Camille - Paris

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:03:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROPORT LILLE-LESQUIN

Contribution :

Non à l'agrandissement de l'aéroport.

Page 1708 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

C'est un projet d'un autre temps, inutile et nocif.

Non à l'extension des surfaces artificielles.

L'agrandissement sous couvert de modernisation est un projet d'un autre temps à contre-courant des engagements nationaux et de la MEL en termes de réduction des émissions de GES. En 2019, un tiers du trafic correspondait à la ligne Lille-Lyon uniquement et deux tiers du trafic était remplaçable par le TGV en France. Cette extension pour doubler la capacité de l'aéroport n'a pas lieu d'être à l'heure où la MEL s'est engagée à réduire de 45% ses émissions de GES en 2030!

D'après la cour des comptes de 2016, la mise aux normes européennes ne correspond qu'à seulement 1,3% du budget annoncé de 100,9M€ de ce projet de "modernisation". Nous sommes pour la mise aux normes de sécurité mais contre ce projet d'extension qui englobe un élargissement des pistes, une extension de parking, un parking à avion et surtout l'extension de l'aérogare. C'est pourquoi, nous nous opposons à l'élargissement des pistes permettant le vol de gros porteurs (catégorie E) qui sont beaucoup plus lourds, bruyants et polluants.

Il est nécessaire de mettre en place un couvre-feu nocturne de 7 heures minimum pour préserver la santé des riverain-es. Nous demandons une étude sanitaire sur les émissions des particules ultra-fines liées à l'ADL. L'implantation d'ADL sur les champs captants requiert une vigilance accrue pour protéger le bien commun et vital qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1268 - Adrien - Lille

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:04:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre ce projet de modernisation

Contribution :

Aux vues des enjeux environnementaux que nous traversons il n'est pas responsable de mener un tel projet. Il n'y a qu'à lire le dernier rapport du GIEC (publié fin février) pour comprendre qu'il est dangereux de mettre de l'argent publique sur le développement d'un aéroport.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1269 - D'HONT Georges

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:06:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 1709 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Objet :projet d'"amélioration" de l'aéroport

Contribution :

Il ne faut pas se leurrer, derrière ce projet de « modernisation » justifié par l'obligation de mise en conformité, de sécurisation et d'amélioration du bien-être des passagers qui, présenté comme tel, il serait normal d'y adhérer ; il y a un objectif, à peine dissimulé, d'augmentation du trafic pour rentabiliser l'investissement au maximum.

Eiffage est une société cotée dont l'objectif est d'enranger le plus possible de bénéfices pour les actionnaires. La qualité de vie des riverains et l'impact écologique ne pèsent pas très lourd dans la balance.

Cela passera par l'augmentation du nombre de vols, des avions plus gros et probablement un développement du fret par avions cargo bruyants, à toute heure de la journée et même la nuit puisque le couvre-feu n'est même pas envisagé.

Quant aux contreparties promises, (développement des transports en commun, amélioration du réseau routier ...) cela reste effectivement des promesses et les avions silencieux et non polluants, ce n'est pas demain la veille.

Alors que selon le rapport du giec qui vient de tomber, nous allons droit dans le mur si on continue comme ça, les nouveaux dirigeants de l'aéroport nous proposent d'y aller plus vite.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1270 - vidal Robert - Lille

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:06:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Moins d'avion

Contribution :

Il faut lutter contre le réchauffement climatique, c'est une priorité. Le projet d'agrandissement n'est pas cohérent avec cet objectif.

Dr R.VIDAL, philosophie des sciences

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1271 - heronneau gilles - Templemars

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:07:23

Page 1710 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : MODERNISATION DE L'AEROPORT DE LILLE/LESQUIN

Contribution :

Si des travaux de mise aux normes de l'aéroport (en tant que bâtiment) s'imposent, il faut les réaliser.

En revanche, agrandir l'emprise des pistes pour augmenter le trafic va à l'encontre de ce qui doit conduire les politiques publiques de moyen/long terme à savoir la nécessité absolue de diminuer les impacts environnementaux de nos activités qu'elles soient professionnelles ou de loisir.

Les émissions de gaz à effet de serre, le bruit, la pollution de l'air et du sol seraient augmentés si ce projet devait être conduit.

Les déplacements en France à partir de la métropole Lilloise sont aujourd'hui aisés par le train (Marseille 5H00, Lyon 3H00, Bordeaux 4H50).

Pour les professionnels, les AR dans la journée sont la plupart du temps remplaçables par des visio-conférences (c'est mieux pour la planète et mieux pour les organismes).

Pour les voyages plus longs, les aéroports nationaux et internationaux sont nombreux et facilement accessibles via le fer. Entrer en concurrence avec Roissy, Orly, Beauvais, Bruxelles, Charleroi est absurde.

En résumé, je suis évidemment contre l'agrandissement de l'aéroport de Lille/Lesquin.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1272 - da silva michael - Seclin

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:10:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : aeroport lesquin

Contribution :

il est impératif de modifier ou augmenter les accès autoroutiers depuis l'aéroport et la zone Unexpo et la zone commerciale de Seclin (so green, motos village, ZAC de l'épinette)

Il faudrait une nouvelle entrée/sortie au nord de cette zone afin d'éviter l'engorgement de la zone.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1273 - Jacqueline - Croix

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:12:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : avis concernant l'agrandissement de l'aéroport lille lesquin

Contribution :

à l'heure où le giec a fait paraître un rapport alarmiste, l'agrandissement projeté qui va favoriser les voyages en avion va t il augmenter le bien être des habitants ou compromettre leur avenir ? ce projet semble d'un autre âge

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1274 - Anna - Annemasse

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:13:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :travaux nuisibles

Contribution :

Bonjour,

Je suis contre tout investissement dans l'aérien, il faudrait favoriser les transports moins polluants et plus accessible financièrement. Il est injuste qu'une majorité subisse les répercussions (nuisances, pollution, gas à effet de serre) pour qu'une minorité voyage plus vite et plus confortablement. Ce genre de projet est un contradiction avec les préoccupations des français, les recommandations du giec, des propositions de la convention citoyenne pour le climat et le bon sens.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1275 - Delebarre Xavier - Genech

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:17:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Le transport aérien doit il encore se développer

Contribution :

Bonjour

Face à l'urgence climatique et sociale, et aux pénuries à venir de ressources, il faut d'autres modes de vie et de déplacements ; et quoi qu'on en dise se déplacer en avion consommerait toujours beaucoup d'énergie serait elle renouvelable que ça n'y changerait rien... Les énergies renouvelables auront leurs limites, elles ne sont pas infinies... ce projet est aujourd'hui obsolète avant même d'avoir été engagé... Il va falloir apprendre la sobriété et elle est incompatible avec les usages de l'énergie trop gourmands... C'est une question de bon sens et de fond. Merci

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1276 - Landré Antoine - Templeuve

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:17:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Pour devenir raisonnable et contre une extension expansion sans prise en compte du contexte

Contribution :

Il me semble illogique, dans un contexte de réchauffement climatique qui nécessite d'optimiser nos ressources de construire une extension à l'aéroport de Lesquin.

Optimisons nos déplacements, et concentrons nous sur l'organisation du "déjà là" de cet aéroport afin de le rendre plus efficient plutôt que plus grand.

A

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1277 - sam - Péronne-en-Mélantois



Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:18:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis défavorable au projet de modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Notre famille est contre le projet d'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin

  C'est tous ensemble qu'on réussira à faire abandonner ce projet d'un autre temps, injuste, polluant et non nécessaire !

Une revendication commune : l'arrêt définitif de l'agrandissement de Aéroport de Lille ! 

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1278 - Didier - Gondécourt

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:18:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : OPPOSES A L'AGGRANDISSEMENT DE L'AEROPORT ET A L' AUGMENTATION DU TRAFFIC AERIEN

Contribution :

« Modernisation » est visiblement un titre trompeur pour un public non averti car on ne fait pas forcément le rapprochement avec agrandissement /extension.

Ma famille n' est pas opposée à l'amélioration des conditions d'accueil des voyageurs, la mise aux normes de sécurité si celles-ci s'imposent mais fermement opposée à l'agrandissement de l'aéroport, développement du fret avec gros porteurs qui va accroître les nuisances en tout genre, pour les populations concernées.

Est-ce que l'agrandissement est utile alors que l'aéroport répond largement aux besoins actuels, les gestionnaires et propriétaires prétendent le contraire sur la base d'hypothétiques prévisions. Les Nordistes ont-ils demandé un aéroport plus grand , à ma connaissance NON, ça ne fait vraiment pas partie des préoccupations vitales.

Cf DOO 2017 du SCOT Métropolitain p37 « LE TRANSPORT AÉRIEN : Les infrastructures aériennes existantes permettent en l'état d'augmenter la capacité d'accueil. L'enjeu est d'offrir un large choix de destinations aériennes en complémentarité avec les plateformes de Roissy-Charles-de-Gaulle, de Zaventem ou Charleroi en Belgique. L'accessibilité en transports en commun vers l'aéroport doit être revue et améliorée via des services de transports collectifs. Des études d'opportunité seront à engager, afin d'analyser les besoins d'amélioration de la desserte de l'aéroport à moyen et long termes par la création d'une offre de transports en commun structurants, tel que le tramway, le réseau TER, le Réseau Express Grand Lille (REGL), via la gare de Lesquin ou la création d'un arrêt direct spécifique sur la plateforme aéroportuaire ».

Ce qui est certain c'est que le projet d'extension, si il se fait en dépit du bon sens, va augmenter l'offre et par voie de conséquence créer de nouveaux besoins aux profits du gestionnaire et des investisseurs. L'augmentation du nombre de passagers corrélés à l'augmentation du nombre de vols aura inévitablement un impact néfaste sur notre environnement, notre cadre de vie et notre santé et nous subirons ad vitam æternam les survols incessants.

Sur le plan de la pollution, le secteur aérien a les plus grande difficulté à réduire ses émissions par manque de solution technologique à court terme. Alors que l'urgence climatique nous dicte de limiter l'utilisation des énergies fossiles et de limiter l'émission des gaz à effets de serre, pourquoi vouloir investir dans les modes de déplacements et de transports les plus polluants.

Les beaux discours , les bonnes intentions c'est bien mais les traduire dans les actes c'est mieux.il devient urgent de réfléchir à un système social et économique permettant de vivre de manière décente, de remettre le vivant et l'humain au cœur de l'économie, ne plus dépendre d'activités professionnelles reposant sur des pratiques mettant en péril à moyen terme l'habitabilité de notre planète.

Sans vouloir tenir des propos moralisateurs, évitons de perpétuer les mauvais choix du passé qui nous conduisent dans le mur, nous ne pouvons plus dire que nous ne savions pas, à chacun de prendre ses responsabilités et de montrer l'exemple, le récent rapport du GIEC nous le rappelle encore et encore, « La maison brûle et nous regardons ailleurs, comme si nous ne voulions pas savoir » .

Merci pour cet espace d'expression, en espérant que les avis contre l'extension soient compris et surtout entendus dans l'intérêt général. Bien cordialement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1279 - EMILIE - Orry-la-ville

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:19:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au projet

Contribution :

Je vous invite à lire le nouveau rapport du GIEC, vous y verrez l'incongruité voire le cynisme de mener ce projet. L'avenir est à la décroissance n'en déplaise aux multinationales et aux gouvernants.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1280 - DELESSE Sebastien - Ennevelin

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:24:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'extension

Contribution :

Un referendum au sein de la population concernée (locale) rendrait un verdict sans équivoque. Nous ne voulons pas de cette extension, pour des raisons écologiques mais surtout sanitaires. NON

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1281 - Arnaud - Tressin

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:26:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : L'extension de l'aéroport : Projet anachronique

Contribution :

A l'heure :

Où le dernier du rapport du GIEC démontre que le dérèglement climatique est plus rapide et à plus d'impact que les précédentes simulations.

Où la déstabilisation géopolitique entraîne des conflits dans les pays producteurs de ressources fossiles.

Où la prise de conscience de la population croît.

Il est urgent de diminuer notre dépendance aux énergies fossiles. L'aviation est une des plus grosses consommations en énergie en rapport poids/consommation, il faut donc de plus en plus la délaisser au profit d'alternatives comme le train ou le transport fluvial.

L'aviation basée sur des énergies propres (Électrique ou Hydrogène) est une chimère, puisque l'ensemble de nos modes de déplacement et de production sont amenés à s'orienter vers ce type d'énergie et de ce fait l'aviation entrerait en compétition directe avec des modes de transports tels que la voiture électrique, le train hydrogène, sans compter l'ensemble des besoins industriels de notre pays. Je ne vois donc pas comment nous pourrions produire assez d'énergie bas carbone pour l'ensemble des besoins en prenant en compte l'aviation. Qui plus est l'aviation étant de nature internationale, cela voudrait dire que l'ensemble des destinations permette l'utilisation de ces énergies.

De plus comment imaginer aujourd'hui un scénario où le nombre de personnes usagères de l'aviation va augmenter de façon importante pour quasiment doubler.

La crise de la Covid a fait diminuer le nombre d'utilisateurs de l'avion, le télétravail et les réunions visio sont entrés dans les mœurs et sont amenés à se développer. Le voyage d'affaire va donc mécaniquement baisser ou rester sur une stagnation.

Le contexte géopolitique et la réglementation de plus en plus dure entraîneront une hausse des coûts et donc une baisse du trafic de loisir.

L'extension de l'aéroport n'a donc aucune justification économique en plus d'être complètement en dehors des objectifs visant à réduire l'impact humain sur le réchauffement climatique.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1282 - Crinquette Perrine - Templemars

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:29:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre la pollution

Contribution :

Dans ces temps où le changement climatique nous arrive en pleine face, est-ce vraiment le moment d'agrandir un aéroport alors que l'avion est un moyen de transport extrêmement polluant et réservé aux classes supérieures ? Pas besoin de plus de bruits au dessus de mon domicile non plus, ni de particules polluantes dans mon potager de templemars. Et tout ça pour le tourisme et quelques privilégiés ???? Est-ce bien raisonnable ?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1283 - Céline - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:29:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement aéroport de lesquin

Contribution :

Je suis contre. Cela va ajouter trop de pollution. Lille est déjà une des villes les plus polluées de France...

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1284 - DASSONVILLE René - Lille

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:30:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'augmentation du trafic de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Ce projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin me semble être un déni de démocratie au regard de la publicité qui a été faite autour des enjeux et de la façon dont la population a été consultée.

En dépit de tous les rapports du GIEC, se succédant depuis de nombreuses années et décrivant la catastrophe climatique vers laquelle nous nous acheminons, quelques élus appuyés de quelques hauts fonctionnaires persistent à prendre des décisions nous entraînant vers une crise majeure que nos enfants devront affronter.

Pourtant, la plupart des trajets proposés au départ de l'aéroport de Lille Lesquin ne sont pas indispensables car couvrant des aires géographiques où le train peut s'y substituer. De plus, les déplacements en avion pour des voyages d'agrément devraient aussi être drastiquement réduits.

Le transport par rail connaît des difficultés de développement en raison du coût des infrastructures notamment mais aussi en raison d'une fiscalité avantageuse dont profite le transport aérien qui permet de pratiquer une concurrence déloyale, alors même que ce dernier ne profite qu'à une population plutôt aisée mais génère des nuisances pour la plus grande partie des citoyens, nuisances sonores et en terme de pollution. Le coût de ces nuisances est supporté par tous.

Dans ces conditions, les travaux prévus pour l'aéroport de Lille Lesquin vont à l'encontre des discours des élus concernant la nécessité pour tous de modifier nos modes de vie pour limiter les dérèglements climatiques.

Nécessité de changer pour les uns alors que d'autres continuent tant et plus à polluer et faire payer les désordres environnementaux par le plus grand nombre...

Il faut stopper ces politiques hypocrites et irresponsables.

Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin !

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1285 - Husser Solange - Strasbourg

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:33:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Enquête publique "Agrandissement de l'aéroport de Lille"

Contribution :

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Vous avez reçu de nombreuses contributions argumentées, justifiant l'abandon de tout projet d'extension de l'aéroport de Lille.

Je les reprends toutes à mon compte.

A l'heure où le GIEC vient de publier un nouveau rapport, qui insiste sur la nécessité de changer à 180° nos paradigmes de croissance, où les scénarios RTE, ADEME et autres nous invitent à réduire nos déplacements et à redécouvrir la proximité pour des raisons de survie, que nous savons depuis des décennies quelle est la voie à suivre pour assurer à l'espèce humaine (et aux autres vivants !) l'habitabilité de cette terre, que nous avons sous nos yeux le désastre dont nous sommes responsables, quel est le sens d'un agrandissement d'aéroport pour un trafic aérien :

- émetteur de GES plus que tout autre mode de transport, concurrent inutile du TGV

- dont le développement s'appuie sur un mythe de carburant "vert", concurrent de nos besoins alimentaires

- dont les compensations carbone sont une illusion irréaliste

Page 1718 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

- générateur d'imperméabilisation des sols, alors que nous devons au contraire désimperméabiliser et revégétaliser nos surfaces terrestres pour lutter contre le réchauffement climatique

- dont les fuites possibles de carburant menacent nos nappes phréatiques et notre eau potable

- qui génère un trafic routier supplémentaire pour acheminer les voyageurs jusqu'à l'aéroport

- dont les nuisances sonores aggravent les problèmes de santé des riverains (sommeil, pb cardio-vasculaires, épuisement psychologique, ...)

- qui aggrave la pollution de l'air (particules fines et ultrafines, NOx, ..., responsables de maladies cardio-vasculaires, etc...).

... ? ? ? ? ?

Il est insensé même d'envisager un tel projet, totalement en contradiction avec tout ce que nous savons aujourd'hui. Cessons de rendre la vie invivable pour nous-mêmes, nos enfants et petits-enfants !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1286 - ROBERT Florence - Templemars

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:33:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : OPPOSITION AU PROJET DE MODERNISATION DE L'AEROPORT DE LILLE-LESQUIN

Contribution :

Je m'oppose au projet de modernisation de l'aéroport de Lille – Lesquin qui implique le développement de celui-ci.

En effet, nous sommes déjà très impactés par le trafic actuel de l'aéroport qui apporte son lot de nuisances, en termes de bruit, de pollution et de trafic routier.

Les vols que nous subissons déjà impactent négativement notre quotidien, le niveau sonore souvent élevé lié au bruit des réacteurs perturbe nos conversations, notre concentration au travail, les devoirs et apprentissages des enfants, notre repos, notre tranquillité de manière générale.

Cela nous empêche de profiter pleinement de nos jardins et de laisser les fenêtres ouvertes.

En termes de pollution, l'aéroport constitue déjà une nuisance certaine. Je suis inquiète de la pollution que génèrent les avions tant au niveau de l'air que des cultures et nappes phréatiques.

Par ailleurs les particules ultrafines générées par les avions sont très nocives pour la santé et à l'origine de nombreuses maladies graves : AVC , cancers, maladie d'Alzheimer. Il n'y a pas suffisamment de surveillance et de mesure de ces rejets de particules fines. Et la population n'est pas suffisamment informée à ce sujet.

La circulation de l'aéroport est déjà saturée autour de l'aéroport à certains moments et l'extension de celui-ci ne pourra qu'aggraver ce problème.

Les survols répétés de notre ville, de nos habitations, de nos écoles nous sont déjà préjudiciables, nuisent à notre qualité de vie, à notre santé et déprécient notre environnement.

Je m'oppose donc formellement à ce projet de modernisation de l'aéroport dont la mise en œuvre ne ferait qu'accroître ces nuisances.

Ce projet, qui me semble surtout motivé par des raisons économiques, m'inquiète particulièrement puisqu'il peut avoir de graves conséquences sur notre qualité de vie et notre santé et pourrait impacter l'avenir de nos enfants.

De plus, ce projet de modernisation vient en contradiction avec nos préoccupations environnementales actuelles qui constituent un enjeu de société. D'autres modes de transport comme le train sont à privilégier.

Par ailleurs, je demande que soient mis en place des mesures permettant de limiter les nuisances :

-suppression des vols de nuits, mise en place d'un couvre-feu

-limitation et encadrement du nombre de vols et de la capacité de l'aéroport

-analyses plus approfondies de la qualité de l'air, de l'émission de microparticules et information de la population

- respect des trajectoires des avions

- création de volumes de protection environnementale

-engagements de l'état sur la protection environnementale et l'amélioration de la qualité de l'air.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1287 - martin hervé - Lyon

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:33:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Non à la modernisation de l'aéroport de lille.

Contribution :

Bonjour,

Cela est très simple : est-ce qu'au moins un seul des promoteurs de cet modernisation est capable de dissenter sur les rapports indépendants des incidences de l'aviation sur le climat et la pollution en général, notamment ceux du GIEC, l'avant dernier et le dernier publié le 28/02/2022 qui démontre la perte de contrôle des hommes sur l'environnement.

Non ? Aucun ?

Alors il faut commencer par instruire les ignorants, détruire les lobbys toxiques, et redéfinir les priorités.

Cordialement

hervé martin

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1288 - DESORMAIS Anne

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:35:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Construire un aéroport plus grand à Lille est une folie.

Contribution :

Bonjour,

Page 1721 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Je suis impliquée dans le domaine du développement durable. C'est mon métier, mon travail de chaque jour. Penser qu'aujourd'hui, en 2022, nous pouvons encore dépenser de l'argent public pour favoriser, soutenir, défendre un transport obsolète, c'est tout simplement creuser notre tombe. C'est creuser la tombe de vos enfants, et petits-enfants. Délibérément, en toute conscience. En toute irresponsabilité.

Je me fiche des nuisances sonores, je me fiche des touristes. Arrêtez de nous faire mourir avec ce qui incite à la consommation d'énergie fossile, la combustion d'énergie émettrice de gaz à effets de serre, l'émission de particules fines.

Arrêtez ce projet, ne signez pas pour un projet dont vous ne verrez jamais les conséquences désastreuses. Si vous signez, les personnes que vous aimez paieront pour vous.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1289 - BENOIT Pierrette - Felleries

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:35:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : aeroport de lille

Contribution :

s'il vous plait laissez le ciel du nord serein , pas de bruit et de pollution (sonore ou autre) supplémentaire.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1290 - DUBRULLE Francois - Mons-en-Barœul

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:37:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Un projet d'agrandissement qui va à l'encontre de l'intérêt des habitants et renforcera l'embolie métropolitaine

Contribution :

Le projet présenté comme une "modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin " a pour seul objectif l'augmentation du trafic aérien, en permettant notamment la desserte par gros porteurs plus bruyants et polluants. Les travaux d'agrandissement des pistes, des parkings, de l'aérogare et des travaux annexes représentent près de 80 % du budget prévu. Si elle est indispensable, la mise aux normes de sécurité peut être réalisée sans agrandissement des infrastructures existantes.

Ce projet va à l'encontre de la volonté de réduction des émissions de gaz à effet de serre affichée par le Président de la Métropole Européenne de Lille. Il constitue une menace sur les champs captants et les réserves en eau potable de la MEL. C'est un projet d'un autre temps et l'accepter, même avec réserves, c'est agir contre l'intérêt des habitants de la métropole.

Page 1722 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1291 - CHATELET Cléo - Besançon

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:38:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille

Contribution :

L'agrandissement sous couvert de modernisation est un projet d'un autre temps à contre-courant des engagements nationaux et de la MEL en termes de réduction des émissions de GES. En 2019, un tiers du trafic correspondait à la ligne Lille-Lyon uniquement et deux tiers du trafic était remplaçable par le TGV en France. Cette extension pour doubler la capacité de l'aéroport n'a pas lieu d'être à l'heure où la MEL s'est engagée à réduire de 45% ses émissions de GES en 2030!

D'après la cour des comptes de 2016, la mise aux normes européennes ne correspond qu'à seulement 1,3% du budget annoncé de 100,9M€ de ce projet de "modernisation". Nous sommes pour la mise aux normes de sécurité mais contre ce projet d'extension qui englobe un élargissement des pistes, une extension de parking, un parking à avion et surtout l'extension de l'aérogare. C'est pourquoi, nous nous opposons à l'élargissement des pistes permettant le vol de gros porteurs (catégorie E) qui sont beaucoup plus lourds, bruyants et polluants.

De plus, nous rappelons aux pouvoirs publics la nécessité de mettre en place un couvre-feu nocturne de 7 heures minimum pour préserver la santé des riverain-es. Nous demandons une étude sanitaire sur les émissions des particules ultra-fines liées à l'ADL. L'implantation d'ADL sur les champs captants requiert une vigilance accrue pour protéger le bien commun et vital qui représente 40% des réserves en eau potable de la MEL.

Enfin, nous demandons des engagements contractuels fermes avec une valeur légale contraignante sur le non-développement du fret aérien qui n'est pas compatible avec la santé et l'intérêt général des 55 000 personnes à proximité de cet aéroport.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1292 - Nouveaux Frédéric - Paillencourt

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:38:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Raisonement.

Contribution :

Le problème est que plus il y aura agrandissement , plus il y aura de trafic aérien et plus il y aura de la pollution .

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1293 - chantal - Villeneuve-d'Ascq

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:41:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : projet désuet et dangereux

Contribution :

Le dernier rapport du GIEC publié cette semaine nous fait prendre conscience de l'urgence climatique n'est pas à prendre à la légère.

En ne diminuant pas les émissions de CO2 et pire en les augmentant, ce projet d'agrandissement de l'aéroport est un non sens environnemental.

Il représente aussi une menace pour la santé publique tant par le bruit incessant (le sommeil est un sujet prioritaire de santé publique) et les particules fines qui représentent aussi une réelle menace pour la santé de tous et surtout de nos descendants.

Je suis contre ce projet qui va en l'encontre du bon sens et des impératifs environnementaux et de santé publique de 2022.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1294 - Anne - Lille

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:46:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement Aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Il faut réduire de toute urgence le bilan carbone. Cet agrandissement l'alourdirait, donc aberration écologique (l'artificialisation terres, pollution nappe phréatique, pollution atmosphérique, accroissement pollution sonore....). Non, non et non à ce projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1295 - Elea - Villeneuve-Saint-Georges

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:47:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le projet d agrandissement

Contribution :

Les enjeux environnementaux actuels ne sont aucunement compatibles avec un tel projet d'agrandissement de l'aéroport, qui induirait une augmentation des vols, contribuant encore davantage à l'augmentation des GES.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1296 - Matthieu - Seclin

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:47:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis citoyen contre le projet d'agrandissement, modernisation de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Bonjour

Nous empruntons la planète à nos enfants.

Habitant de Seclin, quartier de Burgault, mon propos sera articulé autour de 3 axes, pollutions, dangers et avenir climatique.

Ce projet a le mérite de rassembler l'ensemble des pollutions possibles. Pollutions sonores tout d'abord pour les villes voisines. Comment est il possible de lire dans l'étude environnementale que l'émergence sonore n'est pas un critère à retenir ?!

Pollution atmosphérique aérienne par l'augmentation des vols (à moitié vide comme actuellement ?) mais aussi routière. La création d'immenses parkings silo va encore plus rebuter les usagers à utiliser les transports en communs (ha oui... Inexistants pour cet équipement).

Les dangers d'une augmentation significative des vols en zone hyper urbanisée semble également minimisés. Danger également chimique et de pollution de la nappe par des déversements d'hydrocarbures... Et autres.

Enfin, et surtout, quelle cohérence apporte cet agrandissement avec les engagements de la France, de la région, de la Mel relatifs au développement durable, des accords de Paris et des rapports alarmants du Giec.

Les avions à hydrogène, à fusion nucléaire ou autre sont encore au stade de la science fiction.

Réduisons collectivement l'usage du transport aérien quand une alternative ferroviaire est possible pour moins de 4h30 de trajet...

Merci pour votre attention

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1297 - Castra Michel - Templemars

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:48:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet d'agrandissement et de « modernisation » de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Riverain de l'aéroport, je suis totalement opposé au projet d'extension et d'agrandissement de l'aéroport. Si la mise aux normes de sécurité est nécessaire, l'ensemble du projet n'est pas acceptable. La volonté affichée de développer les capacités de l'aéroport mais aussi le trafic aérien est en contradiction avec la nécessité de réduire ce moyen de transport coûteux et particulièrement polluant.

L'impact de l'aéroport sur la santé des riverains et des habitants de la métropole m'inquiète particulièrement. De nombreuses études scientifiques ont montré les conséquences délétères de la pollution générée par le trafic aérien. Avec l'augmentation de ce trafic, les particules fines et nano particules générées par les moteurs d'avions nuiront fortement à la santé. Il est donc impératif de diminuer l'exposition de la population à ces polluants.

Par ailleurs, l'augmentation du trafic routier en raison de l'extension de l'aéroport sera une source de contraintes mais aussi de pollution supplémentaire.

La pollution sonore est également un aspect très négatif de ce projet. Elle a aussi des conséquences néfastes sur la santé. Le bruit perturbe déjà fortement les riverains dans leur vie quotidienne (dégradée par la répétition du bruit des réacteurs). Je souhaite qu'il n'y ait donc pas d'augmentation du trafic aérien.

L'autorité environnementale a dénoncé également le risque des émissions de gaz à effet de serre qui risquent de dégrader davantage l'environnement.

À l'heure où les pouvoirs publics prennent des mesures pour limiter au maximum l'artificialisation des sols, la création de plusieurs hectares de parkings et voies nouvelles n'est pas conforme à ces décisions. Les champs captant seront par ailleurs directement touchés par les rejets issus de la combustion des moteurs qui se déposeront sur les terres agricoles et s'infiltreront dans les nappes phréatiques (risque de pollution des eaux). L'« avion vert » n'existe pas !

-Je demande donc la mise en place d'un couvre-feu de 23h à 7h et une suppression effective de tous les vols de nuit (sauf pour les transports de greffons pour les transplantations d'organes).

-Je suis complètement opposé à tout élargissement ou agrandissement des pistes (qui doivent rester dans leurs dimensions actuelles)

-Je suis opposé à tout aménagement permettant aux gros porteurs et avions de grande taille d'utiliser l'aéroport de Lille-Lesquin.

-Je demande la suppression de tous les vols de courte distance à partir de l'aéroport de Lille-Lesquin (destinations à moins de 3 heures de vol). Choisissons de développer le train.

Je suis d'accord avec la simple mise aux normes (de sécurité) mais je suis opposé à toute « modernisation de l'aéroport » et à ce projet qui dégradera la qualité de vie des habitants.

Ce projet est contraire aux orientations à prendre en matière d'écologie et d'environnement. C'est un non-sens climatique. Le contexte actuel nécessite au contraire de réduire de manière significative et rapide de la pollution (et non de la développer comme le propose ce projet !).

L'Autorité environnementale a bien souligné les « hypothèses non réalistes » de ce projet et les conclusions émises sont très critiques sur les enjeux environnementaux.

Pollution et impact sur la santé des habitants, bilan carbone, bruit, bétonisation et artificialisation des sols : pour toutes ces raisons je suis totalement opposé au développement et à l'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1298 - Bergez Nadège

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:49:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : agrandissement de l'aéroport lille lesquin

Contribution :

Non à l'agrandissement de l'aéroport de lille lesquin, non à ses nuisance, non à la pollution de l'aviation. Surtout que lille est très bien desservie par les tgv

Développez plutôt les déplacements doux : voix ferrées, pistes cyclables. Pensez à préserver l'environnement, notre santé, notre avenir

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1299 - Florence

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:50:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement aéroport de Lesquin

Contribution :

Je suis contre cet agrandissement qui va à l'inverse de l'histoire. Le nouveau rapport de GIEC d'hier est alarmant !

Le train doit supplanter l'avion dans tous nos déplacements intérieur et nous devons préserver les terres et ne plus artificialiser de terres

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1300 - Marie - Templemars

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:50:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Je m'oppose au projet d'agrandissement de l'aéroport de lesquin

Contribution :

L'agrandissement de cet aéroport va dégrader considérablement notre qualité de vie.

Il va être source de pollution massive, affecter la qualité de l'air et à terme être responsable de problèmes de santé parfois très graves pour les riverains. Je suis très inquiète, je suis mère d'un enfant en bas âge et j'ai peur pour sa santé, la mienne et celle de mes proches.

L'augmentation du trafic va également entraîner une nuisance sonore considérable, non seulement le jour mais aussi la nuit ! Comment avoir un repos (indispensable !) de 7h chaque nuit alors que les avions passent plusieurs fois par heure au dessus de nos maisons et nous réveillent nous et nos enfants ?? Cela affectera à terme notre santé et nuira à notre bien-être de manière considérable.

Concernant le trafic de jour, la nuisance sonore perturbera de manière très importante notre qualité de vie.

D'autre part, l'augmentation du trafic aérien (fret et touristes) va entraîner une hausse massive du trafic routier.

Ce qui engendrera une augmentation très forte de la pollution de l'air en plus de celle générée par les avions, notre air sera irrespirable. Les routes (déjà très encombrée) seront complètement bouchées, les temps de trajets seront encore augmentés.

Cet aéroport aura aussi un impact sur le nombre de champs captants en en réduisant le nombre, quelle catastrophe écologique...

La valeur de nos maisons sera aussi fortement réduite.... qui voudra habiter dans des villes constamment survolées par des avions, où on ne dort pas la nuit et où l'air est extrêmement pollué ?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1301 - Louezna - Tourcoing

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:52:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre ce projet

Contribution :

Bonjour,

Je m'oppose à ce projet qui met en péril la nature et le bien être des citoyens. Selon de nombreux chercheurs, tous les projets de bétonisation n'apportent que des effets néfastes à court, moyens et long termes. Sur l'environnement, sur la santé physique et mentale de la population, sur la biodiversité, sur les nappes phréatiques,...

Réveillons-nous avant qu'il ne soit trop tard.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1302 - Buard Laurence

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:52:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aéroport de Lille

Contribution :

Ayant pu apprécier le silence et le ciel pendant le premier confinement, j'ai pris conscience de la pollution subie par le département du Nord liée à l'aéroport de Lesquin. Sachant que l'heure est à la diminution du bilan carbone de chaque individu, de la priorité au train sur le territoire national, chaque

Page 1729 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

homme ou femme politique qui lit les rapports du GIEC devrait être conscient de l'absurdité des projets d'agrandissement des aéroports. Merci de penser à l'avenir de la terre.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1303 - Castra Michel - Templemars

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:53:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet d'agrandissement et de « modernisation » de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Riverain de l'aéroport, je suis totalement opposé au projet d'extension et d'agrandissement de l'aéroport. Si la mise aux normes de sécurité est nécessaire, l'ensemble du projet n'est pas acceptable. La volonté affichée de développer les capacités de l'aéroport mais aussi le trafic aérien est en contradiction avec la nécessité de réduire ce moyen de transport coûteux et particulièrement polluant.

L'impact de l'aéroport sur la santé des riverains et des habitants de la métropole m'inquiète particulièrement. De nombreuses études scientifiques ont montré les conséquences délétères de la pollution générée par le trafic aérien. Avec l'augmentation de ce trafic, les particules fines et nano particules générées par les moteurs d'avions nuiront fortement à la santé. Il est donc impératif de diminuer l'exposition de la population à ces polluants.

Par ailleurs, l'augmentation du trafic routier en raison de l'extension de l'aéroport sera une source de contraintes mais aussi de pollution supplémentaire.

La pollution sonore est également un aspect très négatif de ce projet. Elle a aussi des conséquences néfastes sur la santé. Le bruit perturbe déjà fortement les riverains dans leur vie quotidienne (dégradée par la répétition du bruit des réacteurs). Je souhaite qu'il n'y ait donc pas d'augmentation du trafic aérien.

L'autorité environnementale a dénoncé également le risque des émissions de gaz à effet de serre qui risquent de dégrader davantage l'environnement.

À l'heure où les pouvoirs publics prennent des mesures pour limiter au maximum l'artificialisation des sols, la création de plusieurs hectares de parkings et voies nouvelles n'est pas conforme à ces décisions. Les champs captant seront par ailleurs directement touchés par les rejets issus de la combustion des moteurs qui se déposeront sur les terres agricoles et s'infiltreront dans les nappes phréatiques (risque de pollution des eaux). L'« avion vert » n'existe pas !

-Je demande donc la mise en place d'un couvre-feu de 23h à 7h et une suppression effective de tous les vols de nuit (sauf pour les transports de greffons pour les transplantations d'organes).

-Je suis complètement opposé à tout élargissement ou agrandissement des pistes (qui doivent rester dans leurs dimensions actuelles)

-Je suis opposé à tout aménagement permettant aux gros porteurs et avions de grande taille d'utiliser l'aéroport de Lille-Lesquin.

-Je demande la suppression de tous les vols de courte distance à partir de l'aéroport de Lille-Lesquin (destinations à moins de 3 heures de vol). Choisissons de développer le train.

Je suis d'accord avec la simple mise aux normes (de sécurité) mais je suis opposé à toute « modernisation de l'aéroport » et à ce projet qui dégradera la qualité de vie des habitants.

Ce projet est contraire aux orientations à prendre en matière d'écologie et d'environnement. C'est un non-sens climatique. Le contexte actuel nécessite au contraire de réduire de manière significative et rapide de la pollution (et non de la développer comme le propose ce projet !).

L'Autorité environnementale a bien souligné les « hypothèses non réalistes » de ce projet et les conclusions émises sont très critiques sur les enjeux environnementaux.

Pollution et impact sur la santé des habitants, bilan carbone, bruit, bétonisation et artificialisation des sols : pour toutes ces raisons je suis totalement opposé au développement et à l'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1304 - Simon - Seclin

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:53:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : L'agrandissement de l'aéroport en question.

Contribution :

Bonjour,

habitant Seclin, je suis sensible au sujet de l'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin.

Si la mise aux normes et la réfection de l'aéroport est évidemment nécessaire, il me semble que son agrandissement n'est souhaité que par une poignée de personnes ayant un intérêt économique dans le projet.

La question écologique est/devrait être au coeur des préoccupations des consommateurs, mais ces préoccupations doivent être incitées et motivées par les acteurs publiques.

Il n'est pas raisonnable, alors que tous les indicateurs écologiques sont au rouge (voir au rouge foncé), de continuer de vouloir intensifier/accorder la possibilité d'intensifier le trafic aérien, routier, notamment au détriment du ferroviaire.

En ces temps où le travail à distance se démocratise, où les technologies permettent la coordination des projet à distance, il me paraît incohérent de développer cette activité.

(A titre personnel, j'ajoute que je milite pour une décentralisation de l'activité économique pour une meilleure répartition géographique, basée sur des cycles courts et locaux, pour empêcher la désertification, la dégradation du niveau de vie et la concentration des pollutions.)

Pour moi, les nuisances qu'entraîneraient ce projet risque de dévaloriser le confort de vie dans notre ville.

- Je pense notamment aux nuisances sonores, notamment nocturnes. A minima un couvre-feu de 22h à 7h du matin me paraît indispensable et en cohérence avec ce qui a pu être demandé/se faire sur d'autres aéroports. Le bruit est bien une pollution qui a une incidence directe sur la qualité de vie des habitants .

- Je pense à la dépréciation des biens immobiliers. Qui paiera cette dépréciation suite à un projet privé ?

- La pollution aux particules fines déjà importante sur la région sera renforcé: qui en prend la responsabilité (cause de décès) ?

- Le trafic routier déjà saturé, induit par l'augmentation du trafic aérien, ne pourra qu'empirer. Quelques petits pourcentages supplémentaires suffisent souvent à engorger complètement les routes.

De plus, la mesure du bruit, le respect des engagements et couloirs aériens doivent être traités par un organisme indépendant qui garantisse la mise en oeuvre des sanctions applicables en cas de non-respect des règles.

Je comprends que l'enjeu financier est le moteur de cet agrandissement mais, il est temps de prendre en considération la question écologique, humaine et sociétale.

Qui va en profiter, qui va en pâtir, et en quelle proportion?

Page 1732 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Ces avions passeront tous les jours au dessus de nos têtes, pour quoi? Pour permettre à quelques personnes d'avoir le choix entre l'avion et le train une ou deux fois par an? (cf comme le dit l'enquête, pour "offrir une alternative de transport au train"...)

Merci pour cette enquête, pour que les populations des villes puissent s'exprimer, qu'elles sachent à qui devoir les futures nuisances, et faire un choix de consommation pour un avenir plus respectueux de la planète. Merci de nous aider dans cette bataille du pot de terre contre le pot d'euros.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1305 - Thierry - Gondecourt

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:54:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : CONTRE le scénario Projet et POUR le scénario de Référence de l'enquête publique

Contribution :

L'arbre de la soi-disant Modernisation obligatoire cache la sournoise forêt de l'Aggrandissement voulu à tout prix par les propriétaires de l'aéroport, le Conseil Régional des Hauts de France et la MEL, au mépris de tous.

On ne peut que s'opposer à ce projet qui repose avant tout sur une mystification sémantique qui par définition n'apporte aucune information transparente à la population et fausse l'interprétation qui peut en être faite.

Article du Monde sur la situation des aéroports régionaux en France : Le business très lucratif des aéroports de taille moyenne en France de Janvier 2020.

“Les perspectives de développement semblent passablement bouchées dans le secteur des autoroutes, dont les fins de contrats se rapprochent inexorablement. « Il nous faut trouver d'autres concessions pour former un équilibre avec notre activité de travaux », résume Marc Legrand, directeur des concessions d'Eiffage.”

Eiffage, le retour, après le grand Stade, la ligne THT Gavrelles/Avelin, Eiffage a croisé et pris la route de la concession de l'Aéroport Lille-Lesquin !

Pièce(s) jointes(s) :

Document : 20220301_Défavorable au projet de Modernisation de l'aéroport.pdf, page 1 sur 2

Page 1733 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Modernisation de l'Aéroport de Lille Lesquin, l'intitulé de cette enquête publique est une preuve, s'il en est, du manque de probité sur lequel est bâti ce projet qui nous est présenté comme un projet de "modernisation" à 170 M€ sur 20 ans alors qu'il s'agit d'une « légère » mise aux normes estimée 1.3 M€ en 2016, actualisée à ce jour à 13 M€ mais surtout d'un élargissement de la piste principale de 45 à 60m, de l'extension de l'aérogare et du parking estimé à 157 M€, cherchez l'erreur ...

Le projet de Modernisation ou agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin ne répond à aucune contrainte, obligation légale ou réglementaire ni de l'Europe ni de l'état français. À ce jour l'aéroport de Lille Lesquin est sécuritaire et aux normes, d'ailleurs si les conditions réglementaires n'étaient pas remplies et respectées, l'aéroport serait immédiatement FERMÉ au trafic aérien et au public or jusqu'à la preuve du contraire, ce n'est surtout pas le cas ! À l'aéroport, la sécurité antiterrorisme est assurée, garantie et d'actualité... L'aéroport est aujourd'hui certifié ISO-9001 et 14001, certifications renouvelées à la mi-2020 !

Le projet global de Modernisation, mise aux normes, mise en sécurité et surtout un Agrandissement caché pour lequel l'enquête publique « Projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin » est formulée n'est que le résultat de l'AO de Délégation de Service Public émis par le SMALIM en 2019 dont le contrat de Délégation de Service Public sera exécuté aux risques et périls du Concessionnaire retenu AdL SAS.

Deux projets sont proposés dans l'enquête publique, le scénario Référence et le scénario Projet :

➤ **Le scénario Référence :**

- Conserve l'infrastructure aéroportuaire actuelle ;
- Permet une croissance passager pour recevoir, jusqu'à 2039, 2,7 M de pax/an, générant 19538 mvts d'avions/an ;
- La piste 08/26 actuelle est aux normes pour supporter le trafic des avions Passagers de 70 T, avions de code C (A319, 320, 321, B737) ;
- Lille-Lesquin reste aéroport de dégagement (de secours) pour les avions de code A, B, C, et jusqu'à 100 mvts/an maximum d'avions de code D et E (dérogation jusqu'à fin 2025) ;
- Mise en sécurité du périmètre aéroportuaire ;
- Accueil d'avions basés (HOP et Volotea à ce jour).

Mais ce scénario Référence, par la voix du SMALIM, ne répond et ne convient pas à l'ambition de « Business » des propriétaires de l'aéroport, le Conseil Régional des Hauts de France et la MEL !

➤ **Le scénario Projet** sur lequel porte l'enquête publique et dont les exigences principales sont entre autres :

- Passage de 2.2 M à 3.9 M de pax/an avec 24729 mvts d'avions/an en 2039 ;
- Modifier la piste principale 08/26 (largeur de 45 à 60m) pour recevoir 365j/an des avions lourds (> à 250 T) de code E, avions Gros Porteur ou Fret (A330, 340, 350, B747, B777, B787) ;
- Élargissement des taxiways de la piste 08/26 ;
- Construction d'un taxiway pour la piste secondaire 01/19 ;
- Mise en sécurité du périmètre aéroportuaire ;
- Croissance d'accueil d'avions basés (EasyJet ? Transavia ?) ;
- Démantèlement de la rampe d'accès à l'aérogare, de la dépose minute, de l'aérogare avec reconstruction et extension de l'aérogare pour séparer les flux passagers entrants et sortants ;
- Accroissement de la capacité du parking voiture, etc...

Ce scénario Projet est la réponse voulue par le SMALIM, pour les propriétaires de l'aéroport, le Conseil Régional des Hauts de France et la MEL, c'est le projet porté par AdL SAS. Il nécessite un investissement de 170M€, à charge du concessionnaire AdL SAS.

Je suis **CONTRE** la **MODERNISATION** de l'aéroport tel que décrit dans le scénario **Projet de Modernisation**.

Ce scénario générerait le doublement du trafic, augmenterait fortement les nuisances aéroportuaires associées, contre la réservation pour l'aéroport d'une voie sur l'A1, axe suffisamment thrombosé à ce jour. Je suis contre le projet Lil'Aéroparc et contre l'artificialisation des sols des champs captant sur lequel l'aéroport est actuellement implanté.

Dans tous les cas je suis :

- **POUR** ne retenir que le scénario Référence comme le plan de développement à venir de l'aéroport ;
- **POUR** la mise au(x) norme(s), mise en sécurité, seulement et uniquement s'il y a une obligation réglementaire à le(s) faire pour les aéronefs de code A, B ou C ;
- **POUR** la réalisation (extension) des taxiways jusqu'à chaque seuil de la piste 08/26 de façon à utiliser la pleine longueur de piste pour permettre aux avions de prendre de l'altitude plus rapidement, de limiter les nuisances environnementales et d'être moins bruyant au-dessus des zones urbanisées ;
- **POUR** la mise en œuvre d'un couvre-feu de 23h à 6h et 23h à 7h le weekend pour tous les mvts d'avions, c.-à-d. vol commercial, technique, sportif, fret, retour d'avion basé. Seuls les vols sanitaires et militaires resteraient autorisés ;
- **POUR** l'imposition et le respect des trajectoires avec amende dissuasive en cas d'infraction de la compagnie aérienne ou du concessionnaire en tort ;
- **POUR** favoriser et maximiser l'utilisation de la trajectoire de départ 26 Court pour les départs côté Ouest (70 à 90% du temps) ;
- **POUR** retravailler avec les autorités compétentes les trajectoires pour limiter, éviter au maximum le survol des zones urbanisées ;
- **POUR** la création de voies de communications suffisantes pour désenclaver l'accès à l'aéroport ;
- **POUR** que les destinations jusqu'à 4h30 de TGV soient exclues de la liste des vols possibles sur la plateforme aéroportuaire de Lille Lesquin.

@1306 - Tréca Frédéric - Loos

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:55:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : refus de l'extension

Page 1735 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

J'émet un avis défavorable au projet d'extension de l'aéroport de Lesquin.

La modernisation ne doit pas permettre une quelconque extension du trafic aérien.

La diminution du trafic aérien, doit être une priorité, compte tenu de l'urgence climatique. La faible reprise de ce trafic suite à la crise du Covid est sûrement le signe de cette prise de conscience par les citoyens.

De plus l'aéroport de Lesquin se situe à proximité de 3 aéroports internationaux: Roissy, Orly et Bruxelles, et la métropole dispose d'une très bonne desserte TGV à destination de l'ensemble du territoire national.

L'évolution de l'aéroport doit prendre en compte le transfert systématique du trafic intérieur aérien vers le train avec une priorité financière sur l'amélioration des infrastructures ferroviaires si nécessaire.

Enfin l'implantation d'un pôle économique attendant pour garantir l'équilibre financier de l'ensemble du projet, est à bannir car il est implanté sur des terrains à protéger en raison des nappes phréatiques. Le fait d'avoir pu l'envisager est inimaginable.

Il faut donc revoir l'ensemble de projet, la MEL devant fixer en amont des objectifs révisés en conséquence et les limites. C'est son rôle et elle ne l'a manifestement pas assumé.

Frédéric Tréca

Conseiller municipal d'opposition Loos

Un Autre Loos Ensemble

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1307 - vigny corinne - Amiens

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:56:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON au projet d'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Non à toujours plus d'avions qui aggravent le dérèglement climatique.

Pensez aux jeunes générations, ne soyez pas égoïstes.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1308 - ROBERT Olivier - Templemars

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:56:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : opposition au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Je suis opposé au projet de modernisation de l'aéroport qui constituerait une erreur majeure. Je conteste formellement ce projet pour plusieurs raisons :

-lors du trafic actuel, nous sommes très gênés par le bruit des avions qui constituent une nuisance évidente répétée, notre qualité de vie étant dégradée par le bruit des réacteurs qui peut s'avérer très intense et perturbe notre quotidien et celui de nos enfants. Il nuit également à la qualité de notre repos et à notre santé. Il peut être à la limite du supportable quand nous sommes à l'extérieur.

-De plus la pollution engendrée par le trafic aérien et le survol de nos maisons est très importante et n'est pas sans conséquences sur la qualité de l'air, la pollution des cultures et des sols. L'émission de particules fines est également une question très préoccupante, elle est à l'origine de maladies graves. Je suis inquiet des conséquences du trafic aérien sur notre santé et celle de nos enfants.

Enfin, le développement de l'aéroport ne peut qu'avoir des conséquences néfastes sur le trafic routier qui est déjà saturé.

Il me paraît inconcevable d'envisager le développement de l'aéroport compte-tenu de toutes ces nuisances. Cela ne pourrait qu'avoir un impact très négatif sur notre qualité de vie, notre santé et notre environnement. Je m'oppose donc à ce projet de modernisation de l'aéroport.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1309 - latree denis

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:57:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Commission enquête extension aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Mesdames, messieurs de la commission d'enquête public

Alors que le rapport du GIEC vient de paraître, que Monsieur le Président Emmanuel Macron annonce sa volonté d'inscrire la France comme un bon élève de l'Europe, que deux aéroports internationaux (Charles de Gaulle et Bruxelles) des aéroports régionaux (Beauvais Charleroi, Lesquin) sont à moins d'une heure en train, nous ne comprenons pas ce projet qui va totalement à l'encontre de la raison.

Le bénéfice risque/progrès fait pencher la balance pour une annulation pure et simple de ce projet.

Nous vous invitons à prendre exemple sur le projet d'extension de l'aéroport de Roissy, d'inscrire votre volonté de protéger l'environnement et les habitants résidents autour de l'aéroport.

Nous sommes déjà saturée par la circulation des voitures, n'ajouter pas de pollution sonore, d'air, visuelle supplémentaires.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1310 - Leflaive Pierre - Paris

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:59:24

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Réseau Action Climat France

Contribution :

Le Réseau Action Climat, qui fédère 26 associations nationales et 10 associations locales qui luttent contre les causes du changement climatique, souhaite alerter les commissaires enquêteurs sur le danger que représente le projet d'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin pour l'environnement.

À l'heure où tous les experts du climat nous alertent sur l'urgence climatique et la nécessité absolue d'accélérer la réduction de nos émissions, un projet qui va entraîner une hausse de ces émissions et mettre en péril nos objectifs climatiques locaux et nationaux déjà largement menacés paraît insensé.

Vous trouverez dans le document joint la contribution du Réseau Action Climat.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Contribution Réseau Action Climat - Consultation publique Lille-Lesquin.pdf, page 1 sur 4



Contribution du Réseau Action Climat - Projet d'extension de l'aéroport Lille-Lesquin

1 mars 2022

Le Réseau Action Climat regroupe 26 ONG nationales qui luttent contre les causes du changement climatique. Cette contribution se concentrera donc sur la dimension climatique du projet d'extension de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contexte

Le secteur des transports est celui qui émet le plus de CO₂ en France, et pèse pour 31% des émissions. Après avoir fortement augmenté entre 1990 et 2004, les émissions du secteur des transports sont stables depuis 2009 mais peinent à baisser¹. Dans son dernier rapport², le Haut Conseil pour le Climat (HCC) estimait qu'il fallait multiplier par 5 le rythme de réduction des émissions du secteur des transports pour être en phase avec les objectifs qui ont été fixés dans la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC).

Or, au sein du secteur des transports, le secteur aérien fait figure d'exception : ses émissions ont continué d'augmenter sans discontinuité jusqu'à la crise sanitaire en 2020.

Cette augmentation des émissions du secteur aérien est principalement due à une explosion du trafic. Or, les acteurs du secteur, avant la crise sanitaire, ambitionnaient de doubler le trafic en 2030 et de le tripler en 2050, augmentant de fait le poids des émissions du secteur aérien dans notre bilan carbone national et menaçant l'atteinte de nos objectifs climatiques.

Le Ministère de la Transition Écologique estime que les émissions du secteur aérien représentent 4,4% des émissions totales en France³. Mais pour estimer le poids réel de ce secteur dans le réchauffement climatique, il convient d'intégrer les effets-non CO₂ de l'aviation, en particulier ceux induits par les traînées de condensation. L'émission à haute altitude d'oxydes d'azote (NO_x), de vapeur d'eau et de particules fines ont notamment pour effet de multiplier par deux à trois l'effet du CO₂ seul^{4,5}.

¹ Ministère de la transition écologique, [Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports](#)

² Haut Conseil pour le Climat, [Rapport annuel 2021](#)

³ Ministère de la transition écologique, [Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports](#)

⁴ Shift Project, [Crise\(s\) climat : préparer l'avenir de l'aviation](#)

⁵ Ademe, [État de l'art de la recherche scientifique sur l'impact climatique des traînées de condensation des avions](#)

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre le dérèglement climatique





Enfin, n'oublions pas que plus de 80% de la planète n'a jamais pris l'avion, et que seuls 4% de la population française prend l'avion régulièrement⁶. Or, chaque retard observé par le secteur aérien devra être compensé par des efforts supplémentaires dans d'autres secteurs, comme l'automobile. Outre la menace que cela fait peser sur notre capacité à atteindre nos objectifs climatiques, cela doit nous interroger sur qui doit porter la transition écologique, car ces efforts ne concernent pas les mêmes populations.

Ce constat a poussé les citoyens réunis au sein de la Convention Citoyenne pour le Climat (CCC), dont l'objectif était de formuler des mesures pour réduire nos émissions d'au moins 40% d'ici 2030 dans une logique de justice sociale, à proposer d'interdire toute extension d'aéroport en cours et à venir. Cette mesure proposée par la CCC a été vidée de sa substance dans la manière dont elle a été reprise par la Loi Climat et Résilience, comme en témoignent les 10 projets d'extension d'aéroports encore sur la table en France.

Un projet à contre-sens de l'histoire.

C'est dans ce contexte qu'intervient le projet d'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin, qui prévoit d'accueillir 3,9 millions de passagers en 2039, contre 2,2 millions en 2019. Rappelons également que la Métropole Européenne de Lille a adopté un nouveau Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) en 2021 qui a pour objectif une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 45% en 2030 et la neutralité carbone en 2050.

Selon l'enquête d'impact réalisée par Aéroport De Lille (ADL), ce projet d'extension devrait donc entraîner une hausse de 15,4% des émissions globales par rapport au scénario de référence (augmentation du trafic jusqu'à saturation de l'aéroport avec sa capacité actuelle), qui ne semble pas en accord avec le rôle que doit jouer le secteur aérien dans la poursuite des objectifs climatiques que la France et la Métropole Européenne de Lille se sont fixés.

- **Des émissions globales très largement sous-estimées**

Dans son avis rendu le 3 novembre 2021, l'Autorité environnementale a considéré que "La partie consacrée à l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre présente un excès d'optimisme du fait des hypothèses non réalistes sur lesquelles elle repose."

En effet, ADL s'appuie sur trois leviers pour justifier une réduction des émissions par passager de plus de 90% sur la période étudiée : l'intégration de la flotte à hydrogène, l'incorporation de carburants durables pour l'aviation et l'amélioration de l'emport moyen.

Tout d'abord, les avions à hydrogène ou électriques ne verront pas le jour avant 2035, et ne concerneront que des petits avions (une vingtaine de places) pour des vols courts (pour

⁶ Possible, [How a small minority around the world take an unfair share of flights](#)

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre le dérèglement climatique





lesquels il existe déjà une alternative en train)⁷. L'impact de ces avions dans la décarbonation des vols supplémentaires entraînés par l'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin est donc négligeable.

Ensuite, les agrocarburants doivent à tout prix être écartés⁸, et le potentiel des biocarburants avancés, aujourd'hui très largement minoritaires, est fortement limité⁹. La réduction des émissions permise par ces biocarburants avancés est à ce jour incertaine et nécessite des études plus approfondies, notamment pour évaluer les émissions induites par le changement d'usage des sols. En outre, leur utilisation massive sera contrainte par la disponibilité en ressources énergétiques bas carbone, en particulier la biomasse¹⁰.

Enfin, l'étude d'impact sous-évalue également le nombre de vols supplémentaires (+17% en 20 ans) entraînés par l'explosion du nombre de passagers transportés, avec des hypothèses très ambitieuses d'amélioration de l'emport moyen. A noter également que l'amélioration de l'emport moyen ne dépend pas de l'aéroport de Lille mais des compagnies aériennes. En outre, cette augmentation du nombre de passagers par vols serait rendue possible par des avions plus gros et donc plus émetteurs.

- **La compensation, une solution incertaine.**

La compensation carbone ne saurait représenter une solution fiable pour combler l'augmentation des émissions liée au trafic aérien. Une étude de la Commission européenne a souligné l'année dernière ses limites dans l'évaluation du système de compensation Corsia¹¹.

Premièrement, les émissions de gaz à effet de serre évitées ou séquestrées grâce aux projets sont très difficilement mesurables.

Deuxièmement, le caractère additionnel des projets est un prérequis indispensable. Or, l'analyse du programme de compensation Corsia avait montré que 3 des 6 projets labellisés ne répondaient pas à ce critère, mettant en lumière les difficultés de garantir l'impact positif des projets de compensation pour le climat.

Troisièmement, la compensation carbone forestière ne permet aucune réduction d'émissions permanente puisque les stocks de carbone des forêts sont réversibles¹². En particulier, les

⁷ Reuters, [Airbus tells EU hydrogen won't be widely used in planes before 2050](#)

⁸ Réseau Action Climat, [Agrocarburants et climat : pourquoi ce n'est pas une solution ?](#)

⁹ Réseau Action Climat, [Biocarburants avancés : quel potentiel pour les transports en France ?](#)

¹⁰ ISAE-Supaero, [Référentiel aviation et climat](#)

¹¹ Réseau Action Climat, [La compensation carbone, inefficace pour réduire les émissions du secteur aérien](#)

¹² Les Amis de la Terre, [Compenser les émissions de l'aviation n'est pas à la hauteur du défi climatique](#)

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre le dérèglement climatique





sécheresses, les inondations ou encore les incendies sont imprévisibles et incontrôlables. A noter que ces risques seront décuplés par le réchauffement climatique.

Ces limites n'ont rien de théorique et ont été illustrées par l'analyse de plusieurs projets de compensation, notamment par des compagnies aériennes¹³.

Or, si les bénéfices des projets de compensation carbone sont incertains, leur impact social négatif est avéré, en particulier lorsque ces projets sont développés dans les pays du Sud. En effet, la compensation carbone instaure la création de droits sur le carbone qui peuvent venir se juxtaposer aux droits fonciers sans qu'aucun cadre clair ne vienne en préciser les implications et les limites. Il s'agit d'une forme d'accaparement des terres, qui vient entraver l'accès et le contrôle des forêts pour les peuples autochtones, menaçant notamment leurs moyens de subsistance¹⁴.

Conclusion

Ce projet d'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin et l'augmentation du trafic engendrée contreviennent aux objectifs climatiques des Accords de Paris et à ceux que la France s'est fixée pour réduire les émissions du secteur des transports. Alors que la priorité de l'ensemble des acteurs doit être d'accélérer la baisse de nos émissions, comment peut-on envisager un projet qui viendrait à l'inverse les augmenter ?

A ce paradoxe s'ajoute la sous-estimation de l'impact environnemental du projet. L'étude d'impact ne remplit donc pas son rôle d'information des citoyennes et des citoyens dont l'avis est requis dans le cadre de cette consultation. Surtout, elle interroge la volonté réelle d'ADL d'intégrer des préoccupations environnementales dans son projet et laisse présager un suivi qui ne sera pas à la hauteur des enjeux.

¹³ CCFD - Terre solidaire, [La compensation carbone, tout sauf neutre !](#)

¹⁴ Les Amis de la Terre, [Carbone contre nourriture](#)

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre le dérèglement climatique



@1311 - Sylvie - Lille

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:59:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Enjeu climatique et environnemental

Page 1742 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Ce projet dépasse largement le seul objectif légitime de sécurisation de l'aéroport.

Que ce soit à niveau des nuisances sonores des nuisances sur la biodiversité de l'impact sur la nappe phréatique ou de la pollution de l'air ce projet va à l'encontre des nécessités absolues de baisse de nos activités polluantes et mortifères pour l'ensemble des espèces.

L'étude des rapports du GIEC et des associations environnementales parfaitement argumentés devrait mettre fin à ce type de projets.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1312 - Marchal Damien - Sainghin-en-Mélantois

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 16:59:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : La modernisation de l'aéroport est un projet inutile et aura un impact négatif sur les objectifs climatiques de la MEL

Contribution :

La modernisation de l'aéroport est un projet inutile et néfaste.

Néfaste pour la qualité de vie des habitants (bruit, pollution aux particules fines), néfaste aussi dans le cadre des objectifs climatiques... tout cela en étant d'un intérêt sociale et économique des plus discutables.

Du point de vue socio-économique les besoins en terme de transport de personnes semblent déjà largement couverts grâce aux aéroports existants en 1h30 de transport comme: Charleroi, Beauvais, Paris, et Bruxelles. Concernant le transport de marchandise, le réseau ferré, les voies navigables, les ports régionaux et le réseau routier sont des solutions bien plus pertinentes à développer que le transport aérien.

Je me permet cependant dans cette contribution d'attirer tout particulièrement votre attention sur le respect des objectifs climatiques qui me semble cruciaux pour les années à venir comme l'attestent l'état: <https://www.ecologie.gouv.fr/changement-climatique-causes-effets-et-enjeux>

Le constat scientifique résumé dans les rapports du GIEC est sans appel, le réchauffement climatique est en cours, il est le résultat des émissions de gaz à effet de serre humaine. Voir <https://www.ecologie.gouv.fr/comprendre-giec-pour-bien-comprendre-le-fonctionnement>.

Ce constat est accepté *sans réserve* par l'ensemble des 194 états membre de l'ONU.

C'est face à ce constat, l'Union Européenne, la France se sont engagé à la neutralité carbone en 2050.

La France a décliné cet engagement dans sa Stratégie Nationale Bas Carbone:
<https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc>

La MEL *reconnais elle aussi* la réalité et la gravité de ce constat et elle s'est engagée à la neutralité carbone en 2050 ainsi qu'à diminuer de 45% ses émissions d'ici 2030. Ce sont ces objectifs qui sont définis dans le PCAET: <https://www.lillemetropole.fr/votre-metropole/competences/developpement-durable/transition-energetique>

Sauf révolution technologique à court terme (dont les acteurs de la filière doutent eux même: <https://www.isae-superaero.fr/fr/actualites/l-isae-superaero-publie-un-referentiel-aviation-et-climat/>) ... le développement de masse du transport aérien est incompatible avec ces engagements de neutralité carbone. Atteindre l'objectif de neutralité carbone sur la MEL suppose de diminuer massivement dès 2030 les émissions de gaz à effet de serre et donc diminuer drastiquement l'usage des combustibles fossiles (essence, kérosène).

Compte tenu:

- de l'ampleur des transitions que cela suppose sur d'autres postes d'émissions de gaz à effet de serre comme l'alimentation, la mobilité du quotidien et les déplacements domicile-travail, le chauffage des logements.

- du décalage entre les engagements pris par la MEL et les résultats actuellement obtenus

Force est de constater qu'il n'y a pas tellement de "place" dans le budget carbone du territoire pour un éventuel développement du trafic aérien.

En outre, la dérive climatique est déjà à l'oeuvre, les territoires devront investir de plus en plus de moyen dans des projets d'adaptations au réchauffement climatique (voir le Plan National d'Adaptation au Réchauffement Climatique: <https://www.ecologie.gouv.fr/adaptation-france-au-changement-climatique>).

On peut douter de la pertinence économique du projet de développement et ce pour plusieurs raisons:

- les engagements de neutralité carbone européen et française aboutiront à une diminution du secteur de l'aviation sauf "révolution technologique"

- si "révolution technologique" il devait y avoir, le surcoût de la décarbonation de l'aviation (production hydrogène ou de bio-carburant) combiné aux surcoûts d'adaptation au réchauffement climatique serait tel qu'il est peu probable qu'on observe un accroissement du transport aérien de masse à la même vitesse que la décennie passée.

- il est important aussi de s'interroger sur le sens qu'il y a développer un aéroport alors que l'approvisionnement énergétique européen est déjà en réduction structurelle (pas assez de production) et que cela pose déjà des questions d'indépendance énergétique très sensibles (prix de l'énergie, dépendance aux gros pays exportateurs comme la Russie).

- enfin, compte tenu des émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien et du fait que l'usage de l'avion n'est au final que le bénéfice d'une minorité d'habitant, ce projet semble socialement et moralement difficilement défendable vis à vis des ceux qui auront à assumer les conséquences du réchauffement climatique.

Enfin, je me permet d'attirer votre attention sur les récentes évolutions de la jurisprudence en terme de contentieux climatique puisqu'en 2021 la commune de Grande-Synthe a gagné son procès contre l'état pour 'inaction climatique' (<https://www.ville-grande-synthe.fr/2021/07/01/grande-synthe-la-ville-qui-oblige-letat-a-agir-pour-le-climat/>) tout comme les associations impliqué dans l'Affaire du Siècle (<https://www.leparisien.fr/environnement/affaire-du-siecle-letat-condamne-pour-inaction-climatique-et-apres-14-10-2021-ORP4PX3TNRFAVJI2M7VOSAIR34.php>). Ces deux procès valident le fait que les engagements climatiques des territoires doivent être respecté.

Les objectifs que la MEL s'était fixé 2020 à la fois en terme d'émissions de GES et d'évolution des mobilité (eg par modale vélo) n'ont pas été atteints... qu'en sera-t'il des objectifs 2030 avec un nouvel aéroport ?

Face à ces constats, seul des engagements juridiquement fort quand au respect stricte des limitation des émissions de gaz à effet de serre induites par l'aéroport sur l'ensemble du territoire de la MEL seraient de nature à attester que les promoteurs ont confiance en leur projet. Des procédures de compensations systématiques en cas de non respect des engagements d'émission de GES en 2030, 2040 et 2050 et cela doit faire partie des termes du contrat. Si les promoteurs ont confiance en leur projet, il ne devraient avoir aucun problème à s'engager en ce sens.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1313 - Joseph

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 17:00:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement aéroport de Lesquin

Contribution :

Je suis fermement contre cet agrandissement contraire aux actions à engager pour éviter le réchauffement climatique

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1314 - Jules - Lille

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 17:07:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Quel monde voulons-nous ?

Contribution :

Bonjour,

Les questions écologiques et environnementales ont, à mes yeux, forcément une grande place dans la prise de décision pour ou contre la modernisation. Il est important de penser à l'attractivité de notre région, mais je pense que le tourisme par avion a fait plus de chemin dans le passé que dans le futur. En tout cas, je l'espère, tous comme les scientifiques du GIEC qui viennent de délivrer hier leur dernier rapport alarmant. Il s'agit de bon sens, il existe d'autres moyens pour développer notre région et notre territoire et notre économie ne peut plus investir dans de tels chantiers qui long terme nous nuiront. En un mot: Résilience.

Merci pour votre travail.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1315 - Jousserand Maxime - Lille

Date de dépôt : Le 01/03/2022 à 17:32:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Peur de l'avenir climatique & écologique

Contribution :

Monsieur le commissaire,

Je me permets de vous écrire au sujet du projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin. En effet, ce projet prévoit de doubler la surface de l'aérogare, avec pour objectif de doubler sa fréquentation annuelle, la faisant passer de 2,2 millions de voyageurs à 4 millions, soit une hausse du nombre de vols de 25%.

Or, en France, le secteur aérien est d'ores-et-déjà responsable de 7,3 % des émissions de gaz à effet de serre. En métropole lilloise, la pollution de l'air aux particules fines atteint régulièrement des records et est responsable de 14% des décès (fortes émissions par les moteurs d'avions qui ne sont

pas mesurées aujourd'hui). Et on prévoit par ce projet l'artificialisation de dix hectares supplémentaires directement sur la nappe de la Craie, qui représente près de 40% des réserves en eau potable de la MEL.

Aussi, monsieur le commissaire :

Comment, à l'heure de la publication du 2ème volet du rapport du GIEC, un tel projet peut encore être pensé par des élites économiques et politiques ?

Comment, à l'heure d'un consensus scientifique de plus de 40 ans sur le réchauffement climatique, est-il possible de vouloir augmenter les gaz à effet de serre (c'est inévitable même avec des avions dits "propres" et pour l'heure très hypothétiques) ?

Comment, à l'heure où les études sont claires sur l'impossibilité énergétique de maintenir autant de vols tout en respectant les 2 tonnes de carbone par français par an (soit la neutralité carbone - cf Stratégie nationale bas carbone de la France), peut-on vouloir sacrifier l'avenir d'une partie de l'humanité (cf a minima rapport du shift project «Maverick») ?

Comment, à l'heure de la 6ème extinction de masse (cf dernier rapport de l'IPBES), peut-on vouloir réduire le territoire où la biodiversité peut encore s'épanouir (artificialisation) et augmenter les nuisances contre elle (nuisances sonores, nuisances lumineuses, pollutions de l'air...) ?

Comment, à l'heure où l'habitabilité de la terre (et de la tête!) est en jeu, à l'heure où l'humanité fait face au plus gros péril qu'elle a jamais rencontré, à l'heure où les consensus scientifiques sont établis, à l'heure où nous passons dans l'anthropocène, dans le capitalocène, à l'heure où des millions de gens meurent de fin, à l'heure où des milliards de gens vont mourir de fin, à l'époque de Greta Thunberg, à l'époque de l'éco-anxiété, à l'époque de l'explosion des inégalités (seulement 10% de la population mondiale prend l'avion chaque année, 1% de la population mondiale responsable de 50% des émissions de l'aviation), peut on financer un projet de ce type ?

Comment ne peut-on pas prévoir une décarbonation planifiée ?

Comment ne peut-on pas prévoir les mobilités de demain, en finançant des mobilités durables pour tous (2/3 du trafic de l'aéroport de Lille-Lesquin est en concurrence avec le TGV, à trajet équivalent l'avion émettra 40 à 80 fois plus de gaz à effet de serre pour un gain de temps parfois nul ou très limité (cf SCOT de la Métropole européenne de Lille)) ?

Comment ne pas vouloir réparer les erreurs du passé, aider au bien vivre, et préparer un avenir qui s'annonce d'ores et déjà sombre ?

Monsieur le commissaire enquêteur, je vous remercie de recueillir mon avis. Je vous remercie de le mettre en balance avec les autres remarques. Je vous prie de bien vouloir peser tous les arguments,

Export généré le 01/03/2022 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, par email entre le 10/01/2022 et le 01/03/2022

et de répondre à cette fameuse question : ce projet servira-t-il l'intérêt général, autant concernant son opportunité qu'au regard des conséquences déjà prévues ?

C'est avec une grande attention et un grand respect que je lierai votre rapport.

Je vous prie de bien vouloir accepter l'expression de ma haute considération pour votre fonction,

Bien cordialement,

Pièce(s) jointes(s) :

Document : 5132_avis_zac_lilaeroparc.pdf, page 1 sur 18



Mission régionale d'autorité environnementale
Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet de zone d'aménagement concerté
Lil'aéroparc à Lesquin (59)**

n°MRAe 2021-5132

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2021-5132 adopté lors de la séance du 9 mars 2021 par
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France
1/18

Document : 5132_avis_zac_lilaeroparc.pdf, page 2 sur 18

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 9 mars 2021 en visio-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur la zone d'aménagement concerté Lil'aéroparc à Lesquin dans le département du Nord.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Hélène Foucher et Valérie Morel, MM. Christophe Bacholle et Pierre Noualhaguet.

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par la ministre de la transition écologique le 11 août 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

* *

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis complet le 13 janvier 2021, pour avis, à la MRAe.

En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Hauts-de-France.

En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 21 janvier 2021 :

- le préfet du département du Nord ;*
- l'agence régionale de santé Hauts-de-France ;*

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

Conformément à l'article L122-1 du code de l'environnement, le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage.

Synthèse de l'avis

La chambre de commerce et d'industrie (CCI) Hauts-de-France projette de créer une zone d'aménagement concerté (ZAC) sur la commune de Lesquin, au nord de l'aéroport de Lille-Lesquin, en bordure de l'autoroute A1, dans le département du Nord, dans le cadre de la démarche « Rev3 » (3^e révolution industrielle).

Le projet de ZAC prévoit d'aménager un terrain de 38 hectares, pour permettre la construction de bâtiments à vocation mixte (tertiaire, activités et services) d'une surface totale de plancher de 150 625 m². Les typologies des activités attendues sont en lien notamment avec l'aéroport : des services d'hôtellerie haut de gamme, de la restauration, du co-working, des espaces de showrooms et événementiels, un pôle d'entreprises tourné vers le marché européen, ...

Le projet prévoit également la création de trois parkings silo équipés de panneaux photovoltaïques, pour 2 100 places de stationnements et un aménagement paysager et arboré, qui représente une superficie de 9,6 hectares, intégrant notamment environ 4,5 hectares d'espaces en maraîchage biologique et/ou en production biosourcée (énergie ou matière), participant à la gestion des eaux pluviales.

Le projet s'implante sur des terrains agricoles actuellement cultivés et des prairies avec quelques bosquets et alignements d'arbres. Des habitations sont présentes en bordure sud du projet.

La justification de l'artificialisation de ce site doit être renforcée. L'autorité environnementale recommande notamment de faire un bilan de l'occupation des zones d'activités économiques existantes et de démontrer l'impossibilité d'y développer des alternatives au projet d'aménagement de la ZAC « Lil'aéroparc ».

Le projet s'implante sur le secteur très sensible de l'aire d'alimentation des champs captants du sud de Lille. Le dossier ne permet pas à ce stade d'assurer qu'il n'aura pas d'impact négatif sur la recharge en eau de la nappe phréatique. L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude portant sur le cycle de l'eau sur le site du projet et de préciser les impacts du projet sur la recharge de la nappe phréatique. Elle recommande également de demander l'avis d'un hydrogéologue agréé en hygiène publique pour évaluer la pertinence des mesures prévues pour la gestion des eaux pluviales.

Le trafic est déjà fortement saturé dans le secteur, des actions en faveur des déplacements alternatifs à la voiture individuelle sont prévues, mais sont à renforcer, de même que la cohérence de la mise en œuvre du projet avec cet objectif, afin de réduire les impacts sur la qualité de l'air et les nuisances sonores. L'ambition en termes de développement des énergies renouvelables devrait être réévaluée.

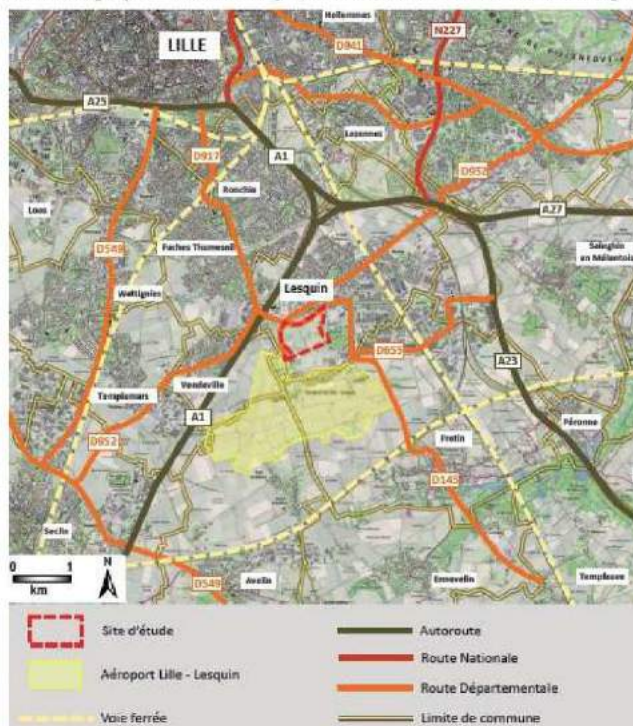
Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

I. Le projet de zone d'aménagement concerté de Lil'aéroparc

La chambre de commerce et d'industrie (CCI) Hauts-de-France projette de créer une zone d'aménagement concerté (ZAC) sur la commune de Lesquin, au nord de l'aéroport de Lille-Lesquin, en bordure de l'autoroute A1, dans le département du Nord.

localisation du projet – entouré rouge (source dossier de création de ZAC page 62)



Le projet s'implante sur des terrains agricoles actuellement cultivés et des prairies, entourés de quelques bosquets et d'alignements d'arbres. Des habitations sont présentes en bordure sud du projet.

Il s'inscrit dans la démarche « Rev3 » (3^e révolution industrielle), portée par le Conseil régional, la CCI et la région Hauts-de-France, qui vise à faire de la région l'une des régions européennes les plus avancées en matière de transition énergétique et de technologies numériques. Cette démarche est abordée pages 73-75 de l'étude d'impact.

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2021-5132 adopté lors de la séance du 9 mars 2021 par
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France
4/18

Le projet de ZAC prévoit d'aménager un terrain de 38 hectares, pour permettre la construction de bâtiments à vocation mixte (tertiaire, activités et services) d'une surface totale de plancher de 150 625 m² et d'une surface au sol de 44 571 m² (étude d'impact pages 87 et 88).

Les typologies des activités attendues sont en lien notamment avec l'aéroport : des services d'hôtellerie haut de gamme, de la restauration, du co-working, des espaces de showrooms et événementiels, un pôle d'entreprises tourné vers le marché européen, ...

Le projet prévoit également :

- la création de trois parkings silo, équipés de panneaux photovoltaïques, permettant de mutualiser les places et de favoriser les pratiques de mobilités alternatives, avec un stationnement mutualisé sous ouvrage et aérien, qui sera prescrit dans chaque lot, soit au total soit 2 100 places de stationnements (étude d'impact, pages 94, 96 et 97) ;
- un aménagement paysager et arboré, qui représente une superficie de 9,6 hectares (étude d'impact page 102), intégrant notamment environ 4,5 hectares d'espaces en maraîchage biologique et/ou en production biosourcée (énergie ou matière) et participant à la gestion des eaux pluviales.

La mise en œuvre de l'aménagement se fera en trois phases (annexe 1 – programmation page 19) :

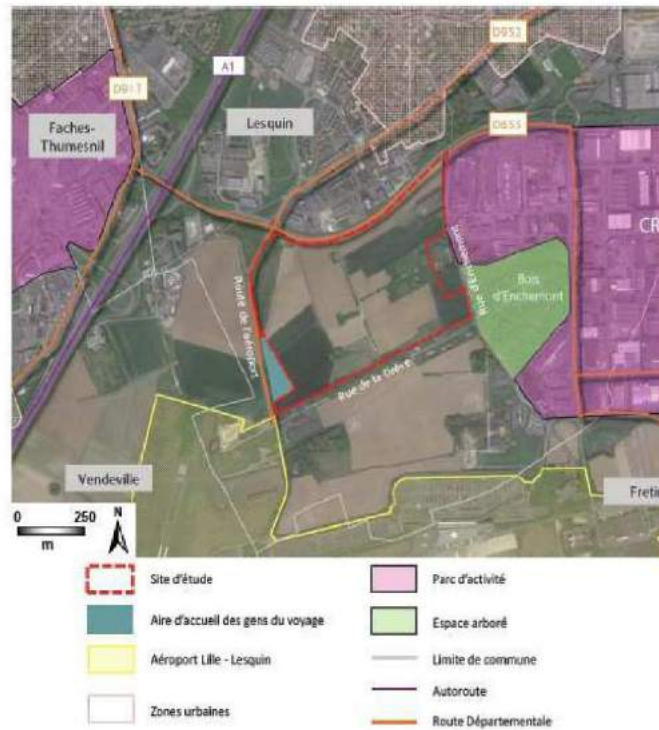
- PHASE 1 – (2022-2028) : Maison des services – Coworking, Showroom, Incubateur REV3 (tranche 1 : coworking-fablab-hall¹ multifonctionnel startups, entreprises en lien avec l'aéronautique), Smart grid² interne au parc d'activités (THD, électricité, toits solaires, phytoépuration, parking véhicules partagés), Activités Tertiaires (entreprises en lien avec l'aérien), Maraîchage biologique – permaculture, Activités PME-PMI (sous traitants de l'aéroport, rev3) ;
- PHASE 2 – (2028-2034) : Services aux salariés (conciergerie, sports, petits commerces, petite enfance) ; Tourisme d'affaires (conciergerie, sports, petits commerces) ; Incubateur REV3 (tranche 2 : plateaux modulables, centre collaboratif PME-PMI, hall atelier logistique partagé) ; Hub de mobilité (vélos, navettes, ruche VE) ; Pôle hôtelier (résidence services, cow loft, hôtels restaurants) ; Activités tertiaires (demandant une proximité avec l'aéroport) ; Parking véhicules partagés ;
- PHASE 3 – (2034-2040) : Centre de design privatif (équipement B2B et showroom sécurisé) ; Complexe immobilier "Trade center européen REV3" (centre européen d'affaires et de services B2B : hall d'exposition-restauration-services, auditorium-salles, cellules showroom-services).

Cette programmation sera affinée via « des appels à projets pour sélectionner les opérateurs qui répondront au mieux aux ambitions du projet ». A terme, la ZAC pourrait accueillir 3 750 emplois.

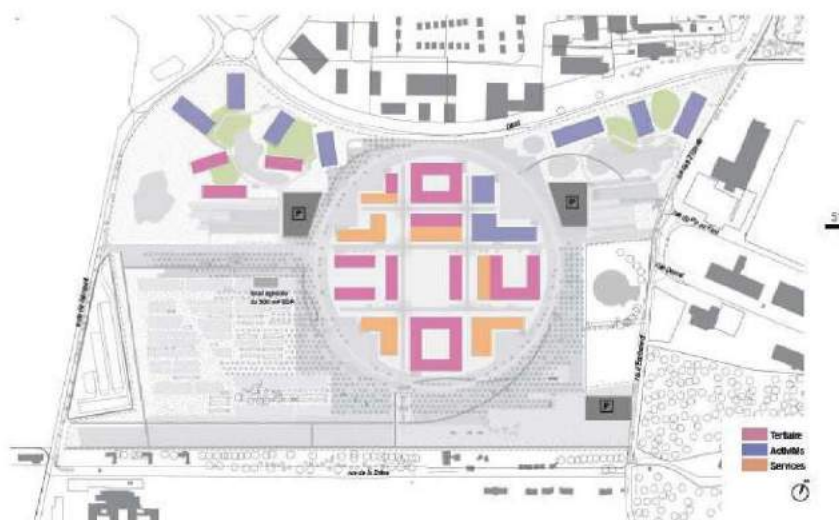
¹Fab lab est la contraction de l'anglais : fabrication laboratory(laboratoire de fabrication). C'est un tiers lieu ouvert permettant le partage d'espace, de compétences et de savoirs, ainsi que de machines, pour la conception et la réalisation d'objets.

² réseau électrique intelligent

Le projet de création de la ZAC est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement (travaux, constructions et opérations d'aménagement sur un terrain d'assiette de plus de 10 hectares et création de surface de plancher de plus de 40 000 m²).



Périmètre de la ZAC (source : dossier de création de ZAC page 63)



Plan programmatique (source : dossier de création de ZAC page 21)

II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation d'espace, aux milieux naturels, à la ressource en eau, et à la mobilité et à l'énergie et aux gaz à effet de serre qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact est présenté aux pages 10 à 62 de l'étude d'impact. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact.

Pour une meilleure lisibilité, il mériterait d'être présenté dans un fascicule séparé.

L'autorité environnementale recommande d'actualiser le résumé non technique après avoir apporté à l'étude d'impact les compléments et modifications recommandées, et de le présenter dans un fascicule séparé.

II.2 Articulation du projet avec les plans-programmes et les autres projets connus

L'analyse de l'articulation du projet avec les documents d'urbanisme est présentée page 450 de l'étude d'impact. Elle porte sur le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Lille Métropole et le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la métropole européenne de Lille.

Concernant le SCoT, il est annoncé qu'il autorise la consommation de 135 hectares de terres agricoles par an pour l'extension urbaine. Il est précisé que, sur la couronne sud, les capacités maximales d'extensions urbaines à vocation économique sont de 243 hectares, et que le projet consommera environ 38 hectares. En l'absence d'un bilan chiffré des consommations foncières ayant déjà été réalisées, il n'est pas possible d'assurer que le projet est compatible avec le SCoT. Il n'est d'ailleurs pas clairement conclu à ce sujet. L'analyse nécessite d'être approfondie, car en cas contraire, la mise en compatibilité du SCoT pour permettre le projet nécessitera une évaluation environnementale.

L'autorité environnementale recommande de démontrer de manière détaillée la cohérence du projet avec le schéma de cohérence territoriale de Lille Métropole.

Concernant le PLUi, il est rapidement annoncé que le projet est compatible avec le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), car il répond à l'offre foncière à vocation économique définie à proximité de l'aéroport de Lille-Lesquin. Il est cependant précisé que le projet n'est pas compatible avec le règlement graphique du PLUi, car il s'implante en zone agricole. Si la création de la ZAC ne nécessite pas la compatibilité avec le PLUi, il n'en sera pas de même de la mise en œuvre des équipements et aménagements.

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2016-2021 du bassin Artois Picardie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Marque-Deûle sont décrits à partir de la page 145 de l'étude d'impact, mais l'articulation du projet avec ceux-ci n'est pas présentée dans le dossier. La compatibilité reste donc à démontrer notamment concernant la protection des champs captants du sud de Lille (cf. partie II.4.3).

Le plan de protection de l'atmosphère Nord – Pas-de-Calais (PPA) est mentionné page 301 de l'étude d'impact, mais l'articulation du projet avec celui-ci n'est pas présentée.

Le plan de gestion des risques d'inondation 2016-2021 du bassin Artois-Picardie n'est pas évoqué.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de l'articulation du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Artois Picardie, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Marque-Deûle, le plan de protection de l'atmosphère Nord – Pas-de-Calais et le plan de gestion des risques d'inondation du bassin Artois-Picardie.

L'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus est présentée page 387 de l'étude d'impact. Elle porte uniquement sur le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin. L'analyse est très succincte et concerne seulement le trafic routier. Aucune analyse des impacts cumulés de ces projets sur l'imperméabilisation des sols, les eaux souterraines, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants n'est présentée. Elle mériterait d'être détaillée et

complétée.

Par ailleurs, cette analyse mériterait d'être élargie à d'autres projets connus, soumis à avis de l'autorité environnementale, comme³ :

- renouvellement urbain de Loos – quartier les oliveaux : avis n°2020-5025 du 8 février 2021 ;
- réalisation de la ZAC Jappe Geslot à Faches-Thumesnil : avis n°2020-4322 du 17 novembre 2020 ;
- création de la ZAC Concorde à Lille (59) : avis n°2020-4560 du 24 juillet 2020 ;
- projet de création de la ZAC «Pévèle Parc» sur les communes de Ennevelin et Pont-à-Marcq : avis n°2020-4749 du 15 septembre 2020 ;
- projet de plateforme logistique de la société SIG à Seclin : avis n°2019-3993 du 4 décembre 2019 ;
- ZAC Saint-Sauveur à Lille : avis n°2018-3203 du 12 février 2019 ;
- projet d'aménagement du parc Multilom sur le territoire de la commune de Lomme : avis n° 2018-2523 du 5 juin 2018 ;
- aménagement d'un quartier de 700 logements "Les Portes de l'Abbaye" à Saint-André-lez-Lille : avis n°2018-2278 du 6 mars 2018 ;
- extension de la ZAC des rives de Haute-Deule à Lille et Lomme : avis du 13 juin 2017 ;
- réaménagement rue Grand Sainghin / chemin Delobel sur la commune de Sainghain-en-Mélantois : avis du 26 avril 2017.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des effets cumulés avec le projet d'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin en :

- *détaillant les impacts attendus sur les déplacements engendrés et l'augmentation de trafic ;*
- *analysant les effets sur l'imperméabilisation des sols, les milieux naturels, les eaux souterraines, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ;*
- *élargissant l'analyse aux autres projets connus présents sur le territoire intercommunal.*

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

La partie IV.4 de l'étude d'impact (pages 129 et suivantes) présente les évolutions et les raisons pour lesquelles le projet a été retenu. Il est indiqué que l'implantation de Lil'aéroparc est prévue pour accompagner le développement de l'aéroport et que cette ZAC constituera un lien entre la ville, les quartiers alentour et l'aéroport.

Il est précisé que l'évolution du projet a notamment consisté à préserver la zone sensible liée aux champs captants, à diminuer la surface de plancher de 200 000 m² à 150 000 m² et à supprimer la construction d'un nouvel axe rejoignant directement l'aéroport.

Mais les choix opérés sont très rapidement décrits, et aucun bilan de l'évolution des surfaces aménagées n'est fourni. Les impacts sur l'environnement des différentes versions du projet ne sont ni décrits ni comparés. De plus, le scénario retenu mériterait d'être complété pour assurer que les impacts sur les secteurs présentant des enjeux majeurs tel que celui des champs captants (cf. point II.4.3 ci-après) sont évités.

³ Ces avis sont publiés sur le site internet de la MRAe : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr> depuis 2018 et sur le site de la DREAL pour les avis antérieurs à 2018 : <http://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?-Consultation-des-avis-examens-au-cas-par-cas-et-decisions>

L'autorité environnementale recommande de présenter plus précisément les scénarios d'aménagement en comparant leurs impacts sur l'environnement, puis en démontrant que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement et les objectifs d'aménagement.

Il est annoncé à de nombreuses reprises dans le dossier que le projet est conçu en synergie avec l'aéroport, cependant le dossier ne justifie pas clairement la nécessité d'implanter la ZAC à proximité de l'aéroport.

L'autorité environnementale recommande de justifier la nécessité d'implanter de la ZAC sur le site choisi, au regard de l'impact fort qu'aura le projet, notamment sur les eaux souterraines et le trafic routier.

L'étude présentée ne démontre pas que les zones d'activités alentour ne permettent pas d'accueillir le projet. Il est pourtant nécessaire de présenter cette analyse afin de justifier la nécessité de créer une nouvelle ZAC. Le bilan de l'occupation de ces zones est à réaliser, et une variante de localisation au sein de ces équipements est à étudier.

L'autorité environnementale recommande de faire un bilan de l'occupation des zones d'activités économiques existantes, d'y étudier des alternatives à la localisation du projet d'aménagement de la ZAC Lil'aéroparc, et le cas échéant de démontrer l'impossibilité d'y développer ce projet.

II.4 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

II.4.1 Consommation d'espace

Le projet de ZAC prévoit, sur un terrain d'assiette de 38 hectares, des constructions d'une surface au sol de 44 571 m² ainsi que la construction de 2100 places de stationnement (page 97 de l'étude d'impact). Les surfaces qu'occuperont les parkings, les voiries et les réseaux divers (bassins de traitement des eaux par exemple) ne sont pas précisées. L'aménagement paysager est prévu sur 8,6 hectares.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en précisant les différentes surfaces, et notamment en indiquant les surfaces devant être imperméabilisées.

L'imperméabilisation des sols envisagée, qui semble représenter environ 50 % du site, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants avec notamment, une disparition des sols, une modification des écoulements d'eau, une diminution des capacités de stockage du carbone et d'une manière générale la disparition de services écosystémiques⁴. L'étude d'impact ne présente pas les effets du projet sur ces services écosystémiques rendus par les sols qui seront artificialisés.

⁴ Les services écosystémiques sont définis comme étant les bénéfices que les êtres humains tirent du fonctionnement des écosystèmes (article L110-1 du code de l'environnement), qui sont les ensembles formés par une communauté d'êtres vivants en lien avec leur environnement.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier les impacts résiduels de la consommation d'espace sur les services écosystémiques rendus par les sols ;*
- *de proposer le cas échéant des mesures complémentaires de réduction et de compensation de ces impacts.*

II.4.2 Milieux naturels, dont Natura 2000

➤ *Sensibilité du territoire et enjeux identifiés*

Le projet s'implante principalement sur des terrains agricoles actuellement cultivés, et sur quelques prairies, avec bosquets et alignements d'arbres.

Deux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 2, et sept ZNIEFF de type 1 sont recensées dans un rayon de 10 km. La plus proche « marais d'Ennevelin à Cysoing » est à 3,5 km du projet. Le site Natura 2000 le plus proche « les cinq Tailles », est situé à 10 km.

➤ *Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des milieux naturels*

Une étude de la faune et la flore a été réalisée (annexe 8 du dossier). Elle est basée sur une analyse de la bibliographie et des inventaires réalisés en juillet 2014, mars, avril, juin, août, octobre 2016 et février 2017 (annexe 8 page 20 du fichier informatique). Ces données mériteraient d'être actualisées.

Deux espèces exotiques envahissantes ont été inventoriées sur le site : le Buddleia de David et la Stramoine commune. Il est indiqué page 205 de l'étude d'impact que « ces 2 espèces devront faire l'objet d'une attention particulière pour éviter leur trop fort développement, notamment là où seront maintenus ou créés des espaces boisés ».

Une mesure de réduction MR10 intitulée « lutte et limitation des risques de dispersion et d'introduction d'espèces végétales exotiques envahissantes durant les travaux » figure page 411 de l'étude d'impact. Cependant, elle indique qu'« aucune espèce végétale à caractère invasif n'a été identifiée au sein de la zone d'étude ».

L'autorité environnementale recommande d'assurer la cohérence du dossier concernant la présence d'espèces exotiques envahissantes sur le site, et de garantir la mise en œuvre des mesures de prévention et de surveillance adaptées aux espèces présentes.

Concernant la faune, 42 espèces d'oiseaux ont été inventoriées sur le site, dont 16 sont inscrites sur la liste rouge des espèces nicheuses. Parmi celles-ci se trouve la Fauvette des jardins qui est quasi menacée en France, et la Bergeronnette grise et la Perdrix grise, quasi menacées en Nord-pas-de-Calais qui nichent sur le site. Il est également indiqué page 35 de l'annexe 8 que la Pipistrelle commune a été observée au sud du site.

Des mesures de réduction et accompagnement sont prévues pour limiter l'impact sur ces espèces (pages 400 et suivantes de l'étude d'impact), telles que l'adaptation du calendrier de travaux et le suivi du chantier par un écologue, la limitation des nuisances lumineuses, la préservation de certains arbres et arbustes, ... Cependant l'étude d'impact précise que plusieurs seront à la charge de l'entreprise et elles ne sont pas chiffrées. Seules celles à la charge du maître d'ouvrage le sont.

L'autorité environnementale recommande de garantir la réalisation des mesures de réduction et d'accompagnement des impacts sur l'avifaune et de les compléter pour la Pipistrelle commune.

➤ Qualité de l'évaluation des incidences et prise en compte des sites Natura 2000

L'étude d'incidence Natura 2000 est présentée page 43 de l'annexe 8 et page 399 de l'étude d'impact. Elle porte sur le site Natura 2000 le plus proche, et conclut à l'absence d'impacts, du fait de la distance, de l'absence d'espèces et d'habitats naturels sur la zone de projet correspondant à ceux de ce site.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation sur cette partie.

II.4.3 Pollution des sols et gestion des eaux

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site se situe en zone de vulnérabilité forte du périmètre du projet d'intérêt général (PIG) des champs captants du sud de Lille. Le site est également sur le secteur d'une opération de reconquête de la qualité de l'eau (ORQUE) de ces champs captants, initiée en 2008 par la Métropole de Lille et l'agence de l'eau Artois-Picardie. L'alimentation en eau potable de la MEL est aujourd'hui assurée à près de 40 % par ces champs captants.

Le site est également situé dans la zone de répartition des eaux⁵ (ZRE) de la nappe du Calcaire Carbonifère.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la pollution de sols et de la ressource en eau

Le projet d'aménagement n'est pour le moment pas clairement défini, notamment en termes de profondeurs de terrassement, ni en volumes des terrains à remanier. Compte tenu du contexte sensible de la zone, il serait pertinent de pouvoir apporter des précisions sur ces éléments.

Un diagnostic de la qualité des sols a été réalisé en décembre 2017 sur le site de Lil'aéroparc, afin d'identifier les différentes pollutions présentes dans le sol en se basant sur une étude historique préalable. L'étude est présentée en annexe 6. Elle met en évidence la présence de traces d'hydrocarbures totaux (HCT) et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), des Polychlorobiphényles (PCB), des métaux lourds (cuivre et plomb) ainsi que des pesticides.

⁵ zone caractérisée par une insuffisance, autre qu'exceptionnelle, des ressources par rapport aux besoins.

Le développement de cultures maraîchères sur ces terrains, entre l'aéroport et l'autoroute A1, mériteraient des analyses complémentaires afin de s'assurer de la qualité sanitaire des productions et de l'absence de risques pour l'alimentation.

L'étude d'impact (page 109) prévoit une gestion des eaux pluviales par stockage dans des noues et bassins, puis infiltration. Il est indiqué page 109 de l'étude d'impact qu'un hydrogéologue sera désigné pour valider le principe retenu de gestion des eaux pluviales en adéquation avec les champs captants. Au regard de la sensibilité du secteur, il est nécessaire que le porteur de projet sollicite la nomination d'un hydrogéologue agréé en hygiène publique pour évaluer la pertinence des actions mises en œuvre pour ce projet.

L'autorité environnementale recommande de demander l'avis d'un hydrogéologue agréé en hygiène publique pour évaluer la pertinence des actions mises en œuvre pour la gestion des eaux pluviales sur ce projet.

Concernant l'aspect quantitatif de la ressource en eau, il est annoncé page 113 de l'étude d'impact que 100 % des eaux de ruissellement, représentant 200 000 m³, seront valorisées dans un cycle local de l'eau (pour les champs captants, l'agriculture, la biodiversité ou les bâtiments), et que cela compensera largement les prélèvements et la consommation d'eau potable (109 500 m³ par an).

Le fait d'utiliser les eaux de pluie pour les besoins du site réduit le niveau de prélèvement, mais ne compense en aucun cas les prélèvements effectués par ailleurs, d'autant que le schéma présenté page 112 de l'étude d'impact indique que seulement 45 % de l'eau de ruissellement retournera vers la nappe phréatique.

En effet, le projet prévoit l'aménagement de noues étanches ainsi que d'un bassin étanche constituant une réserve d'eau destinée à la permaculture. La récupération de l'eau pluviale est une solution intéressante pour l'irrigation, mais le stockage dans des bassins étanches est source d'évapotranspiration, et donc de perte de réalimentation des nappes souterraines.

De plus, il est indiqué sur le schéma page 111 de l'étude d'impact, qu'une utilisation de l'eau de pluie (estimée à 10 %) est prévue dans les bâtiments, dont les WC. Or, ces eaux seront ensuite évacuées vers le réseau des eaux usées, et donc non restituées à la nappe souterraine.

Il est par ailleurs indiqué page 18 de l'annexe 1 « programmation », que 66 000 m² sont dédiés à la ressource en eau, sans qu'une explication de ce que cela signifie ne soit fournie.

Les impacts du projet sur la recharge de la nappe phréatique ne sont donc pas suffisamment étudiés. Considérant la sensibilité de la ressource en eau du secteur, il est nécessaire que le dossier fournisse une comparaison du cycle de l'eau et de la recharge de la nappe dans l'état actuel et l'état projeté du site, afin de réaliser un bilan concernant les impacts du projet sur la recharge de la nappe.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude portant sur le cycle de l'eau sur le site du projet, afin de préciser les impacts du projet sur la recharge de la nappe phréatique.

Concernant l'aspect qualitatif de la ressource en eau, il est rapidement annoncé page 87 de l'étude d'impact, que « les activités attendues seront en adéquation avec l'enjeu de préservation de la ressource en eau » puis que « le projet ne vise en aucun cas l'accueil d'activités susceptibles de porter atteinte à l'environnement. Aucune activité logistique, industrie lourde classée ou non SEVESO n'est attendue ».

Le fait que ce type d'activités ne soit pas prévu sur le site ne suffit pas à écarter un risque de pollution des eaux lié aux activités qui seront implantées. Le dossier doit donc être complété sur ce point.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des impacts et de détailler les mesures de prévention concernant la ressource en eau dans l'étude d'impact, et de démontrer que les mesures prévues permettront de préserver la qualité de la ressource en eau.

Une mesure de compensation consistant en l'aménagement de cheminements accompagnés d'espaces verts est annoncée page 390 de l'étude d'impact, et il est précisé que « pour l'entretien des espaces verts, l'usage des produits phytosanitaires sera limité ». Considérant que le projet prend place sur le secteur sensible d'alimentation des champs captants du sud de Lille, l'usage des produits phytosanitaires doit être proscrit.

Au regard de la localisation du projet sur l'aire d'alimentation de captage des champs captants du sud de Lille, l'autorité environnementale recommande de proscrire l'usage des produits phytosanitaires sur l'ensemble du site.

II.4.4 Pollution de l'air et nuisances sonores d'origine routière, énergie et climat

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le département du Nord est couvert par un plan de protection de l'atmosphère, compte-tenu de la mauvaise qualité de l'air sur l'ensemble du département. La Métropole Européenne de Lille est particulièrement concernée, car elle est située sur un secteur à très fort trafic routier.

Le site est enclavé entre la route départementale 655 au nord, la route de l'aéroport à l'ouest, la rue d'Enchemont à l'est et la rue de la Drève au sud. Les axes autoroutiers structurants, l'A1 à l'ouest et l'A23 à l'est sont accessibles rapidement via l'échangeur 20 de l'A1 et l'échangeur 1 de l'A23.

Deux arrêts de bus sont situés à environ 10 minutes à pied du centre du site d'étude et sont desservis toutes les 30 min durant les heures de pointe. Les lignes permettent de rejoindre les lignes 1 et 2 du métro et la gare de Lesquin.

La société de gestion de l'aéroport de Lille assure un service de navette entre l'aéroport et la gare de Lille Flandres en 20 min environ du lundi au dimanche.

L'extrémité sud du site est distante de 1 km de l'entrée de l'aérogare.

Les sources de pollutions au droit du projet sont nombreuses, (aéroport, trafic de l'autoroute A1, ...). Par ailleurs, l'aéroport a un objectif de doublement du nombre de passagers (3,9 millions d'ici 2040), ce qui va générer une augmentation du trafic aérien et routier, en l'absence de desserte suffisante en transport en commun à cette échéance. Compte tenu de son implantation à proximité de l'aéroport, le projet va être soumis aux nuisances sonores de celui-ci.

Le territoire de la MEL est couvert par un plan climat-air-énergie territorial.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'environnement et de la santé

Trafic : Une étude de trafic a été réalisée (page 277 de l'étude d'impact). Elle met en évidence que le réseau routier structurant (autoroutes A1 et A23) est saturé avec des conditions de circulations dégradées et que le réseau de transports collectifs est peu développé au regard d'une demande potentielle importante mais disséminée. Il est également précisé que le secteur est en développement et que la demande de mobilité va donc augmenter.

Une carte présentant le trafic actuel et estimant l'augmentation de trafic généré par le projet est présentée page 424 de l'étude d'impact. Il est indiqué que face à la congestion de trafic existante du secteur, la MEL va réaliser un échangeur sur l'autoroute A1 à hauteur de la commune de Templemars, instaurer une gestion dynamique de la vitesse sur l'autoroute A1, évoluant avec le trafic ; et un renforcement du réseau cyclable du secteur.

Il est conclu page 425 que « les aménagements locaux ne peuvent en rien résorber les problématiques capacitaires de l'autoroute A1, impactant les diffuseurs, et par voie de conséquence, le réseau local », puis qu'une « politique de report modal de grande ampleur qui doit être engagée sur les portes d'entrée de la Métropole et au sein de celle-ci. Cette étude est en cours. »

Un projet de tramway reliant les gares de Lille et l'aéroport de Lille-Lesquin a été envisagé, cependant ce projet n'est plus inscrit au schéma directeur des infrastructures de la métropole de Lille. À la lecture du dossier, ce projet de tramway semble cependant être considéré comme existant car mentionné à de nombreuses reprises (pages 95, 269, 379, 382, 475, 424 de l'étude d'impact). Il est même annoncé page 395 que le projet préserve les emprises nécessaires pour le tramway.

L'autorité environnementale recommande de prendre en compte la non inscription au schéma directeur des infrastructures de transport de la MEL du projet de tramway qui devait relier les gares de Lille et l'aéroport de Lille-Lesquin, et d'actualiser le dossier et les possibilités de rejoindre le site en transports en communs.

Il est indiqué page 269 de l'étude d'impact que « la ville de Lesquin est peu desservie en transports collectifs au regard de la demande du territoire ». Puis que « du fait d'un temps d'attente relativement long (lignes de bus) ou d'un prix trop élevé (navette de l'aéroport), les véhicules personnels seront donc privilégiés dans la majorité des cas ».

Face à ce constat de saturation du trafic routier, aucune mesure d'évitement n'est avancée, et une seule mesure de réduction est proposée. Celle-ci consiste à développer les modes doux et alternatifs. Cependant, ainsi que cela est annoncé page 281 de l'étude d'impact, dans le secteur, les modes doux ne sont pas sécurisés, à cause des nombreuses discontinuités présentes. Le giratoire « RD655/RD952/route de l'aéroport Ouest » situé au nord-ouest du site est identifié page 422 comme particulièrement dangereux pour les modes actifs. Aucune mesure n'est proposée et la gestion de ce problème est reportée aux résultats d'une étude de la Métropole portant sur l'aménagement de ce giratoire, sans préciser quand celle-ci sera disponible.

L'étude d'impact annonce page 97 que 2100 places de stationnement seront créées pour 3750 emplois créés, ainsi que pour les visiteurs.

Cependant, il est précisé page 17 de l'annexe 1-programmation, que 500 salariés seront présents en 2025, 1300 en 2030 et 3000 en 2040 (fin de la phase 3, terme de l'aménagement). Or, les parkings sont prévus en phase 2 et 3 de l'aménagement (page 19 de l'annexe 1 – programmation), ils seront donc terminés en 2034. Dans l'hypothèse où la dernière phase du projet prévue à partir de 2034 ne serait pas réalisée, le parc d'activité comportera 700 places de plus que de poste de travail, ce qui est élevé. Pages 98 et suivantes de l'étude d'impact sont proposées des mesures destinées à réduire le recours à la voiture individuelle. Dans la mesure où il est précisé que le projet devrait prôner « la mobilité «verte» (covoiturage, autopartage, mobilité douce, voiture autonome électrique, etc.) » (page 94 de l'étude d'impact) », le phasage de la construction des places de stationnement devrait être plus progressif et ainsi avoir plus d'ambition en termes de maîtrise des besoins en places de places de stationnements.

L'autorité environnementale recommande de :

- *recalculer au plus juste les besoins en stationnement dans le temps, dans l'objectif notamment de limiter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols, ainsi que les nuisances, pollutions et émissions de gaz à effet de serre liés aux déplacements ;*
- *planifier la réalisation des parkings au fur et à mesure de la réalisation des projets.*

Le projet prévoit un maillage cyclable et piéton au sein du site et la création de locaux couverts et sécurisés dans les bâtiments (au minimum, il est préconisé 1,5 places vélos pour 10 employés et les preneurs de lots pourront envisager de mettre 20 % d'emplacements vélo supplémentaires pour les visiteurs).

Afin de favoriser le développement des modes doux, l'autorité environnementale recommande d'augmenter le ratio de places de vélo prévu par employé.

Qualité de l'air : Une étude de la qualité de l'air est présentée en annexe 7. Une campagne de mesure a été réalisée entre le 15 mars et le 29 mars 2018. Elle précise que la qualité de l'air serait globalement satisfaisante sur le domaine d'étude. Cette étude précise que les teneurs en dioxyde d'azote, en PM10⁶ et en benzène respecteraient les normes de qualité de l'air en vigueur, à l'exception d'un site dans le domaine d'étude pour lequel la valeur mesurée en dioxyde d'azote est supérieure à la valeur limite.

Par ailleurs, concernant l'étude de la qualité de l'air, en lien avec le trafic routier, il est annoncé page 438 de l'étude d'impact, que les teneurs moyennes de PM2,5⁷ actuelles atteignent 15,4 µg/m³, et dépassent donc déjà le seuil de bonne qualité de l'air qui est de 10 µg/m³. Il est conclu page 439 que « sous réserve des hypothèses de trafic, la réalisation du projet de ZAC Lil'Aéroparc, à l'horizon 2030, n'aurait pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude ».

6 PM10 : Particules dans l'air dont le diamètre est inférieur ou égal à 10 micromètres.

7 PM2,5 : Particules dans l'air dont le diamètre est inférieur ou égal à 2,5 micromètres.

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2021-5132 adopté lors de la séance du 9 mars 2021 par
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France
16/18

L'étude d'impact (page 127) précise que la qualité de l'air dans les bâtiments fera l'objet d'une vigilance accrue du fait de la proximité avec l'aéroport de Lille-Lesquin. La mise en place de filtres à particules par exemple, les mesures prises pour réduire la circulation automobile, et les actions en faveur de la sobriété énergétique, permettront de limiter les impacts du projet sur la qualité de l'air.

L'autorité environnementale note que les études portant sur le trafic et la qualité de l'air concluent que le trafic sur le secteur est fortement congestionné, entraînant une dégradation de la qualité de l'air, et recommande :

- *d'étudier la possibilité d'aménager des itinéraires sécurisés pour les modes actifs ;*
- *d'actualiser le dossier de réception des études engagées par la MEL portant sur le report modal du secteur, et l'aménagement du giratoire situé au nord-ouest du projet ;*
- *d'adapter le cas échéant le projet en fonction des conclusions de ces rapports ;*
- *d'étudier les possibilités d'implanter le projet dans un secteur moins congestionné par le trafic routier.*

Bruit : L'étude d'impact (page 443) rappelle les résultats de l'étude acoustique réalisée en 2018 et précise que le projet a été adapté pour limiter l'impact sur les bâtiments existants : aucune circulation n'est prévue rue de Drève et l'isolation phonique des bâtiments futurs sur la ZAC est prévue.

Cependant l'augmentation du trafic à l'horizon 2040 devrait avoir un impact significatif au droit de la zone. Aussi, le projet devrait avoir une attention particulière pour la fatigue auditive des futurs employés de la zone.

Energie-climat : L'étude d'impact aborde la question de l'impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre sans qu'aucune quantification ne soit effectuée. L'impact du numérique sur ces émissions ne paraît pas envisagé. L'annexe 2 rend compte d'une analyse du potentiel de développement des énergies renouvelables.

Plusieurs mesures résumées dans un tableau page 453 sont prévues pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Elles reprennent les mesures sur la mobilité et sont conformes, pour les bâtiments, à ce qui est prévu dans la future réglementation environnementale 2020 pour les bâtiments neufs qui devrait être en vigueur au moment de la construction de la ZAC (analyse de cycle de vie des matériaux, maîtrise des consommations énergétiques, etc ...). Des mesures de végétalisation sont aussi citées.

Pour ce qui concerne les énergies renouvelables, c'est essentiellement l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture qui paraît retenue, même si l'étude relève qu'il est envisageable de recourir à davantage de types d'énergies renouvelables ou de récupération. Cette dernière conclut sur la nécessité d'études complémentaires pour statuer. Étant donné la nature du projet qui fera largement recours au numérique, on peut regretter notamment qu'il soit conclu dans l'annexe 2 (page 52) que « La technologie de récupération de chaleur via le numérique est plus spécifiquement par les serveurs est une solution au potentiel à priori intéressant mais dont la rentabilité reste encore à étudier à l'échelle du projet. De plus, la technique reste encore jeune et les retours d'expérience manquent pour évaluer son intérêt à plus ou moins long terme. ».

L'autorité environnementale recommande de :

- *quantifier les impacts du projet sur les émissions de gaz à effet de serre, y compris via le déstockage de carbone lié à l'artificialisation des sols, et l'efficacité de mesures proposées pour les réduire ;*
- *renforcer l'ambition sur le développement des énergies renouvelables et de récupération en complétant a minima l'étude par les analyses dont la nécessité a été relevée, pou l'inscrire dès la création de la ZAC.*