

Commune de PONT À MARCQ

Registre d'enquête publique

Codes de l'environnement et de l'urbanisme

Relatif au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin (Nord) :

Communes d'implantation du projet : Avelin, Fretin, Lesquin (siège d'enquête),
Templemars, Vendeville

Communes de l'aire d'influence : Anstaing, Attiches, Baisieux, Bersée,
Bourghelles, Bouvines, Camphin-en-Carembault, Camphin-en-Pévèle,
Cappelle-en-Pévèle, Chemy, Chérens, Cobrieux, Cysoing, Emmerin, Ennevelin,
Faches-Thumesnil, Forest-sur-Marque, Genech, Gondecourt, Gruson, Haubourdin,
Hem, Herrin, Houplin-Ancoisne, La Madeleine, La Neuville, Lambersart,
Lezennes, Lille, Loos, Louvil, Marcq-en-Baroeul, Mérignies, Mons-en-Baroeul,
Mons-en-Pévèle, Nomain, Noyelles-lès-Seclin, Péronne-en-Mélantois, Phalempin,
Pont-à-Marcq, Ronchin, Sainghin-en-Mélantois, Saint-André-lez-Lille, Santes,
Seclin, Sequedin, Templeuve-en-Pévèle, Thumeries, Tourmignies, Tressin,
Villeneuve-d'Ascq, Wahagnies, Wannechain, Wasquehal, Wattignies, Wavrin,
Willems (Nord)

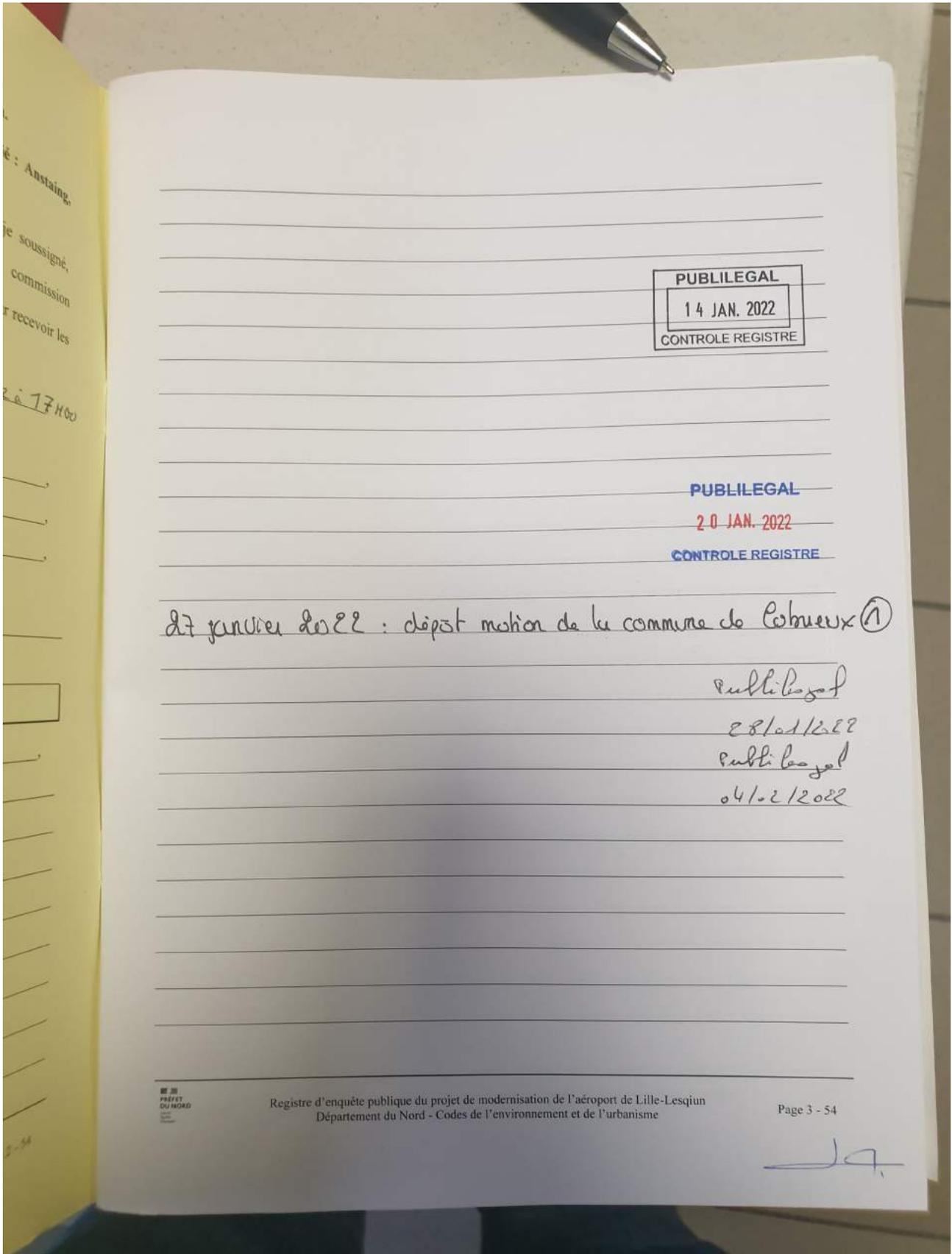
Autres communes de la concertation : Allennes-les-Marais, Annœullin, Bauvin,
Carnin, Provin

Dossier porté par la société Aéroport de Lille SAS _____

Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220204_0951_50272.jpg

Date : 04/02/2022 Heure : 09:51

Annexe :



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220204_0952_50273.jpg

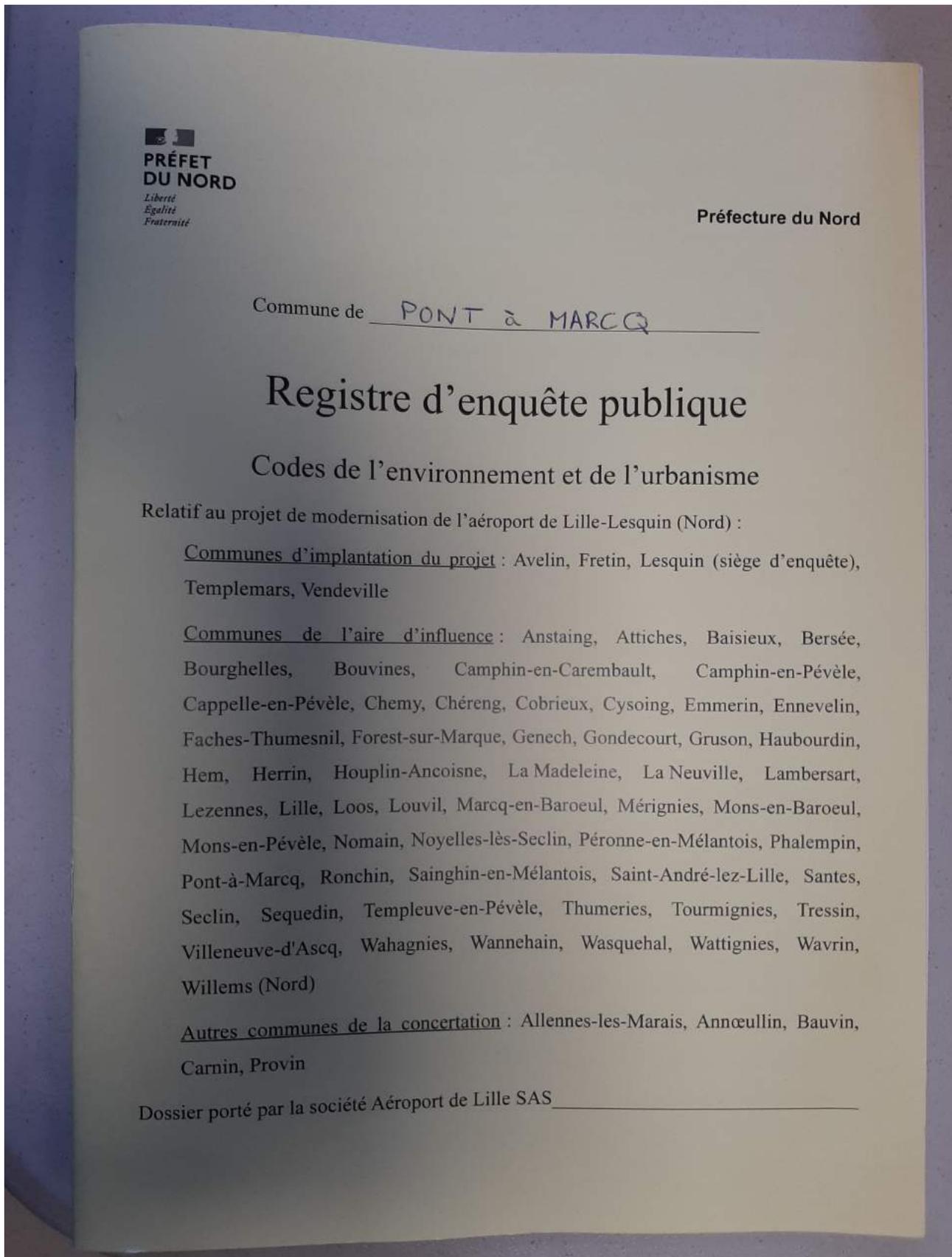
Date :

04/02/2022

Heure :

09:52

Annexe :



Nom du fichier Photo :

EP21507_0_HQ_20220214_094533.jpg

Date :

14/02/2022

Heure :

09:45

Annexe :

Enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin.
Communes recevant les dossier d'enquête publique et registre d'enquête associé : Anstaing, Avelin, Fretin, Lesquin, Lille, Pont-à-Marcq, Seclin, Templemars, Vendeville (Nord).

En exécution de l'arrêté du 13 décembre 2021 de Monsieur le préfet du Nord, je soussigné, M. DUMORTIER, membre de la commission d'enquête, ai ouvert ce jour, le présent registre côté et paraphé, contenant 50 feuillets, pour recevoir les appréciations, suggestions, contre-propositions du public, pendant une durée de jours, soit du lundi 10 janvier 2022 9H00 au lundi 14 janvier 2022 à 17H00

le de H à H,
le de H à H,
le de H à H.

Le P^r de la commission
Le Commissaire Enquêteur à Pont-à-Marcq, le 10/01/22
Christian Lebon

Première journée

Le de H à H,
Observations de M

Registre d'enquête publique du projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin
Département du Nord - Codes de l'environnement et de l'urbanisme

Page 2 - 54

Nom du fichier Photo :

EP21507_0_HQ_20220214_094542.jpg

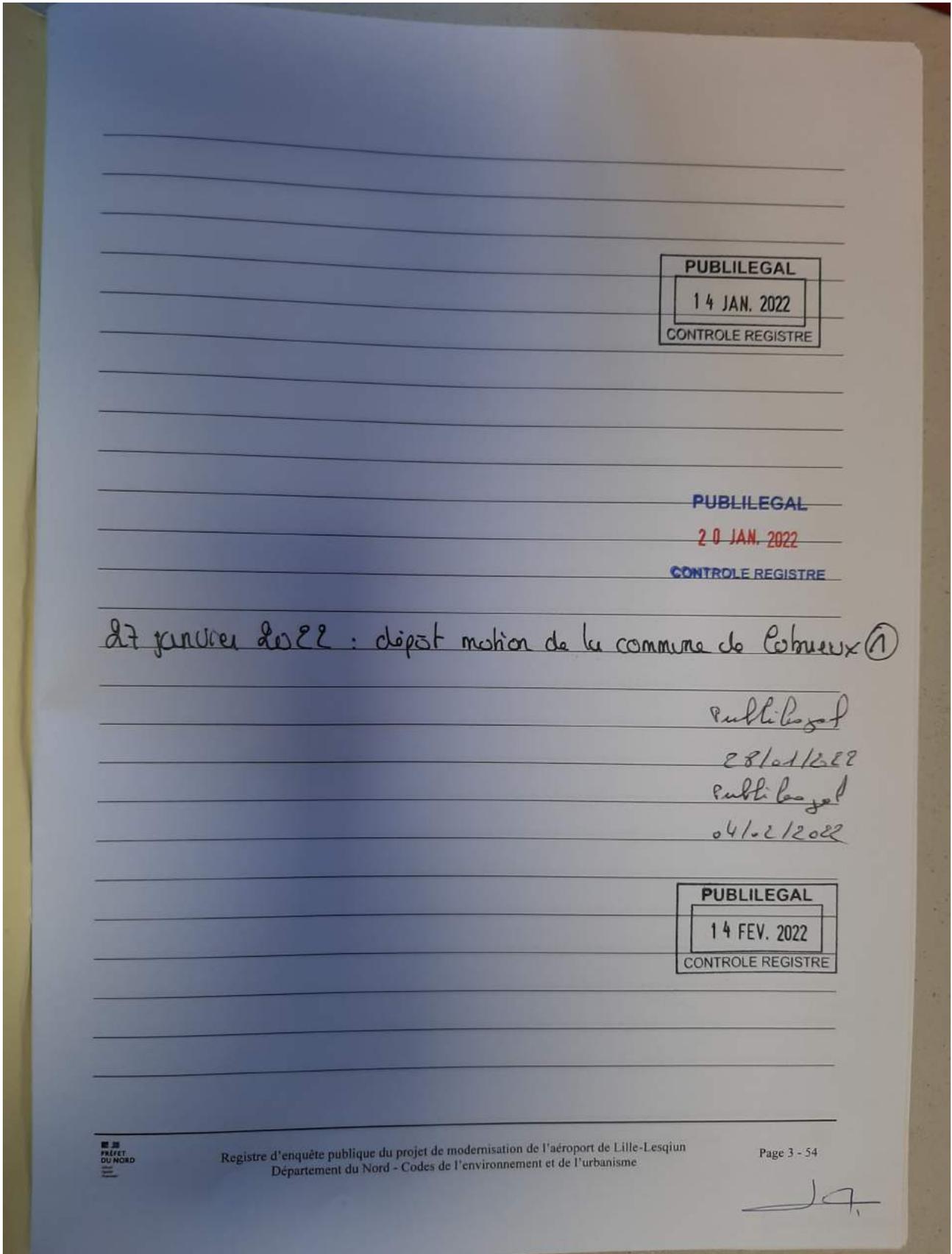
Date :

14/02/2022

Heure :

09:45

Annexe :



Nom du fichier Photo :

EP21507_0_HQ_20220214_094551.jpg

Date :

14/02/2022

Heure :

09:45

Annexe :

Commune de PONT à MARCCQ

Registre d'enquête publique

Codes de l'environnement et de l'urbanisme

Relatif au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin (Nord) :

Communes d'implantation du projet : Avelin, Fretin, Lesquin (siège d'enquête),
Templemars, Vendeville

Communes de l'aire d'influence : Anstaing, Attiches, Baisieux, Bersée,
Bourghelles, Bouvines, Camphin-en-Carembault, Camphin-en-Pévèle,
Cappelle-en-Pévèle, Chemy, Chérens, Cobrieux, Cysoing, Emmerin, Ennevelin,
Faches-Thumesnil, Forest-sur-Marque, Genech, Gondécourt, Gruson, Haubourdin,
Hem, Herrin, Houplin-Ancoisne, La Madeleine, La Neuville, Lambersart,
Lezennes, Lille, Loos, Louvil, Marcq-en-Baroeul, Méricnies, Mons-en-Baroeul,
Mons-en-Pévèle, Nomain, Noyelles-lès-Seclin, Péronne-en-Mélantois, Phalempin,
Pont-à-Marcq, Ronchin, Sainghin-en-Mélantois, Saint-André-lez-Lille, Santes,
Seclin, Sequedin, Templeuve-en-Pévèle, Thumeries, Tourmignies, Tressin,
Villeneuve-d'Ascq, Wahagnies, Wannehain, Wasquehal, Wattignies, Wavrin,
Willems (Nord)

Autres communes de la concertation : Allennes-les-Marais, Anncœullin, Bauvin,
Carnin, Provin

Dossier porté par la société Aéroport de Lille SAS _____

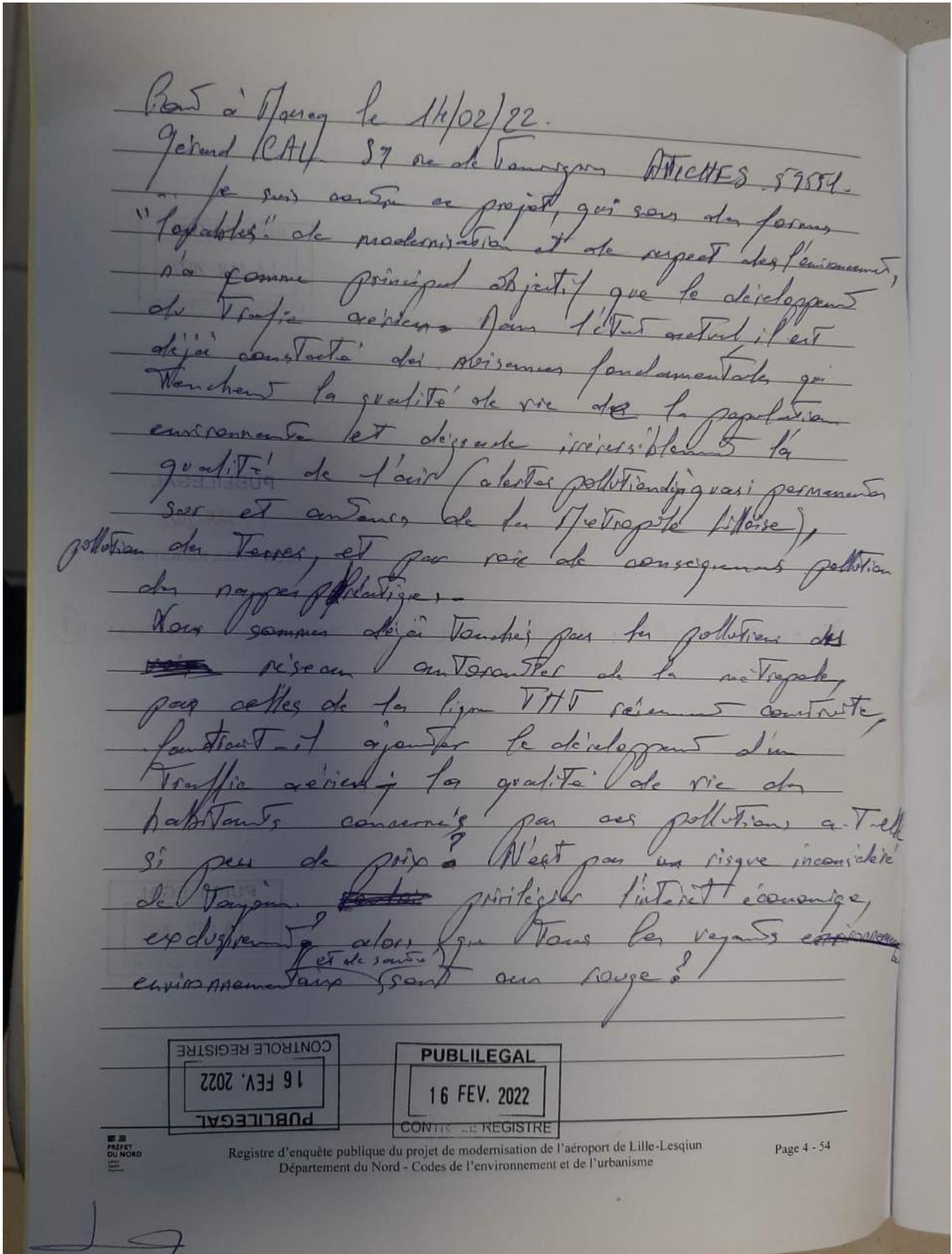
Nom du fichier Photo : EP21507_0_HQ_20220216_111047.jpg

Date : 16/02/2022

Heure :

11:10

Annexe :



Nom du fichier Photo : EP21507_0_HQ_20220216_111114.jpg

Date : 16/02/2022

Heure :

11:11

Annexe :

Commune de PONT à MARCQ

Registre d'enquête publique

Codes de l'environnement et de l'urbanisme

Relatif au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin (Nord) :

Communes d'implantation du projet : Avelin, Fretin, Lesquin (siège d'enquête),
Templemars, Vendeville

Communes de l'aire d'influence : Anstaing, Attiches, Baisieux, Bersée,
Bourghelles, Bouvines, Camphin-en-Carembault, Camphin-en-Pévèle,
Cappelle-en-Pévèle, Chemy, Chéreng, Cobrieux, Cysoing, Emmerin, Ennevelin,
Faches-Thumesnil, Forest-sur-Marque, Genech, Gondecourt, Gruson, Haubourdin,
Hem, Herrin, Houplin-Ancoisne, La Madeleine, La Neuville, Lambersart,
Lezennes, Lille, Loos, Louvil, Marcq-en-Baroeul, Mérignies, Mons-en-Baroeul,
Mons-en-Pévèle, Nomain, Noyelles-lès-Seclin, Péronne-en-Mélantois, Phalempin,
Pont-à-Marcq, Ronchin, Sainghin-en-Mélantois, Saint-André-lez-Lille, Santes,
Seclin, Sequedin, Templeuve-en-Pévèle, Thumeries, Tourmignies, Tressin,
Villeneuve-d'Ascq, Wahagnies, Wannehain, Wasquehal, Wattignies, Wavrin,
Willems (Nord)

Autres communes de la concertation : Allennes-les-Marais, Annœullin, Bauvin,
Carnin, Provin

Dossier porté par la société Aéroport de Lille SAS

Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220225_1011_51738.jpg

Date :

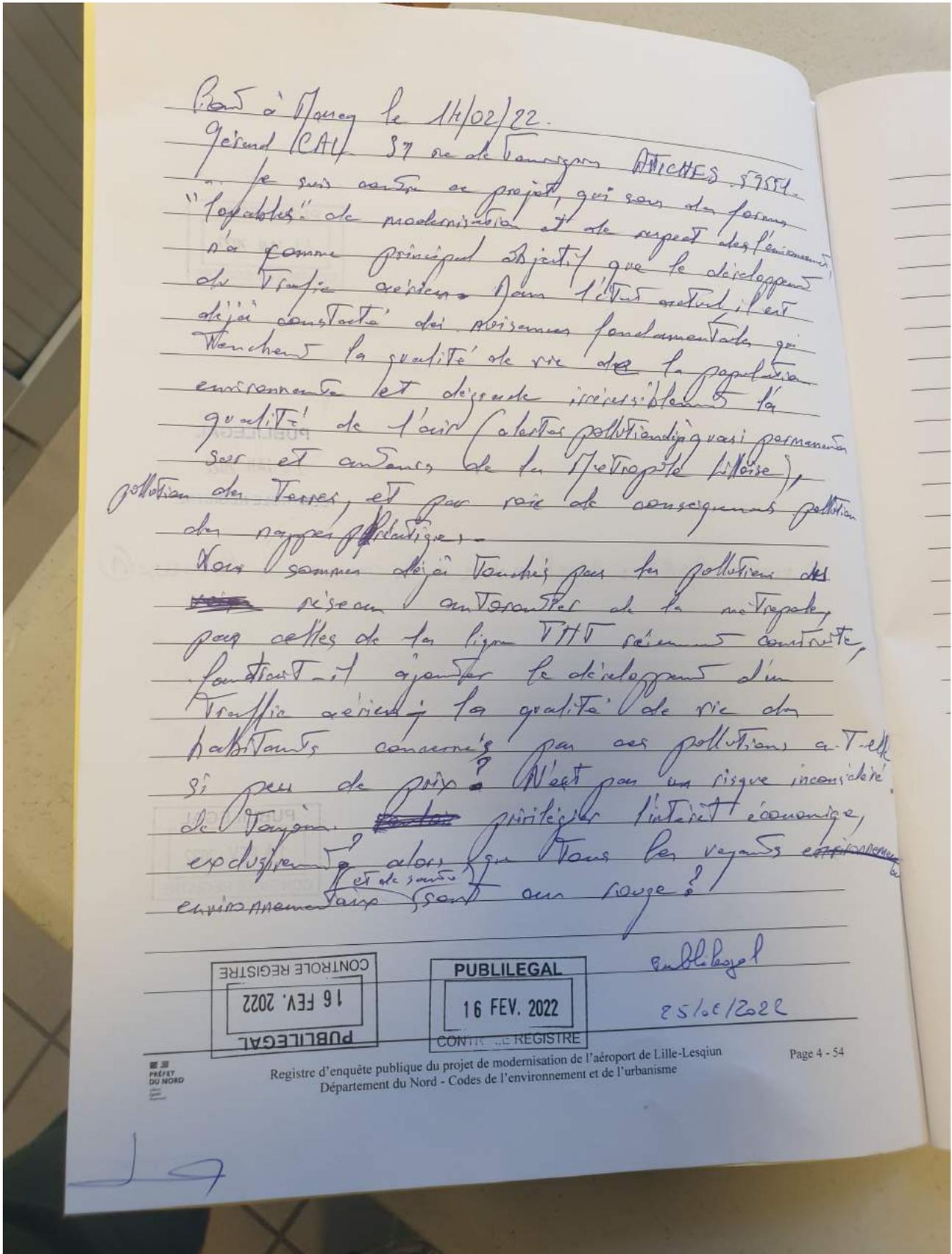
25/02/2022

Heure :

10:11

Annexe :

□



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220225_1012_51739.jpg

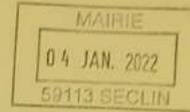
Date :

25/02/2022

Heure :

10:12

Annexe :



Préfecture du Nord

Commune de SECLIN

Registre d'enquête publique

Codes de l'environnement et de l'urbanisme

Relatif au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin (Nord) :

Communes d'implantation du projet : Avelin, Fretin, Lesquin (siège d'enquête),
Templemars, Vendeville

Communes de l'aire d'influence : Anstaing, Attiches, Baisieux, Bersée,
Bourghelles, Bouvines, Camphin-en-Carembault, Camphin-en-Pévèle,
Cappelle-en-Pévèle, Chemy, Chérens, Cobrieux, Cysoing, Emmerin, Ennevelin,
Faches-Thumesnil, Forest-sur-Marque, Genech, Gondecourt, Gruson, Haubourdin,
Hem, Herrin, Houplin-Ancoisne, La Madeleine, La Neuville, Lambersart,
Lezennes, Lille, Loos, Louvil, Marcq-en-Baroeul, Mérignies, Mons-en-Baroeul,
Mons-en-Pévèle, Nomain, Noyelles-lès-Seclin, Péronne-en-Mélantois, Phalempin,
Pont-à-Marcq, Ronchin, Sainghin-en-Mélantois, Saint-André-lez-Lille, Santes,
Seclin, Sequedin, Templeuve-en-Pévèle, Thumeries, Tourmignies, Tressin,
Villeneuve-d'Ascq, Wahagnies, Wannchain, Wasquehal, Wattignies, Wavrin,
Willems (Nord)

Autres communes de la concertation : Allennes-les-Marais, Annœullin, Bauvin,
Carnin, Provin

Dossier porté par la société Aéroport de Lille SAS _____

Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220114_0821_49325.jpg

Date : 14/01/2022 Heure : 08:21

Annexe :

Enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin.

Communes recevant les dossier d'enquête publique et registre d'enquête associé : Avelin, Avelin, Fretin, Lesquin, Lille, Pont-à-Mareq, Seclin, Templemars, Venderille (Nord).

En exécution de l'arrêté du 13 décembre 2021 de Monsieur le préfet du Nord, le sous-préfet, M. DUMORTIER, membre de la commission d'enquête, a ouvert ce jour, le présent registre cité et paraphé, contenant 50 feuillets, pour recevoir les appréciations, suggestions, contre-propositions du public, pendant une durée de 15 jours, soit du lundi 10 janvier 2022 au lundi 14 janvier 2022

le _____ de _____ à _____
le _____ de _____ à _____
le _____ de _____ à _____

Le PT de la commune

Le Commissaire Enquêteur Christian Tournier à Seclin le 14/01/22

Première journée

le lundi 10 janvier 2022 de _____ à _____

- 1 - Observations de M. MORAL Thierry résident à Seclin (Lesquin). Je suis opposé au projet de développement du trafic aérien. Que la sécurité soit améliorée et respecte les règles en vigueur, oui; que le confort des usagers soit amélioré, oui; que le trafic soit développé en terme de nombre de vols: non. Il est possible d'optimiser l'esquis. Mes arguments sont les suivants:
- Respect du texte de la convention citoyenne initiale et non modifiée sur le point suivants interdiction des vols à basse altitude



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220114_0821_49326.jpg

Date :

14/01/2022

Heure :

08:21

Annexe :

□

Lille-Lesquin.
 uête associé : Anstaing,
 ille (Nord).
 et du Nord, je soussigné,
 bre de la commission
 euillets, pour recevoir les
 _____ jours,
 le 17/01/22
 H _____
 H _____
 H _____
 01/22
 H _____
 (gault). Je
 érien. Que
 n vigueur, puis
 le trafic soit
 possible d'optimiser,
 le et non
 interner à noim

- de 2h30.
- Respect des objectifs de la COP 26 sur la réduction des gaz à effet de serre.
 - Respect du confort des habitants au niveau sonore et au niveau de la pollution.
 - Se m'oppose au développement du PRET aérien.
 - Se m'inquiète grandement sur l'incidence du trafic aérien en termes de pollution, de saturation du trafic déjà très compliqué sur Seclin notamment sur la route départementale primaire à l'autoroute A1 et l'incidence sur l'équilibre - ment autoroutier.
 - Le refus de ce projet ne signifie pas nécessairement le mort de l'aéroport Lille-Lesquin.
 - Un travail équilibré, complet et juste est à réfléchir sur les transports ferroviaires et les voies d'eau qui peuvent constituer un fort développement de l'emploi.
 - Par ailleurs, les biens immobiliers des Seclinois connaîtront une dévalorisation certaine, surtout depuis que les diagnostics sonores sont obligatoires dans les dossiers de vente. Non, tous les citoyens n'étaient pas au courant de cet état de fait à l'achat. Pour ma part, je l'ai découvert chez le notaire.
 - Il est de bon ton de parler d'écologie, de développement durable et de préservation de la biodiversité mais il est temps de transformer ces discours en actes concrets. Plusieurs projets de ce type ont été réalisés : Bordeaux, Barcelone...



Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220114_0822_49327.jpg
 Date : 14/01/2022 Heure : 08:22
 Annexe :

2. JEAN PIERRE DECLEM.

81, Rue des MARTYRS

59113 SECLIN

06 83 01 95 94.

a déposé un document relatant sa position
à l'égard du projet. Ce document constitue
l'annexe 1 au Registre.

3. M. Cadart, Maire de Seclin, a remis au commissaire
enquêteur sa contribution et également celle de
la municipalité. Cette contribution constitue
l'annexe 2 au Registre.

4. M^{me} DEBIEUX Bernard, Président de l'Association "Seclin en Commun"
a remis au nom de celle-ci la contribution concernant
l'enquête publique sur la "Modernisation" de l'aéroport.
Cette contribution constitue l'annexe 3 au Registre.

5. Mme HATARD - BELECROIX Françoise

Vice présidente de Seclin en Commun.

En tant qu'enseignante retraitée je suis inquiète
à l'idée que les enseignants vont être considérablement
sérés et les enfants distraits par les troubles comi-
dables que feraient les avions si les couloirs
aériens sont maintenus ou multipliés.

Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220114_0822_49328.jpg

Date :

14/01/2022

Heure :

08:22

Annexe :

JERAIIME Veronique, 19 ter Rue Roger Bouvry 11B Residence Nationale 59113 Seclin

Je dis NON à l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin pour les raisons suivantes:

- * Nuisances sonores et polluantes impactant ma santé → perturbation du sommeil, troubles cardiovasculaires.
- + augmentation du nombre de véhicules sur les routes.
- * Qui a un course jeu mise en place: évitons le transport aérien.

J. Desjardins

6- Mme Corbeaux Danièle, 5 allée des chaux 59113 Seclin, remet sa contribution au commissaire enquêteur le 10/01/2022
Cette contribution constitue l'annexe 4 au registre.

7 M. Opéraud Patrice, 7 Résidence Marcel Opéraud 59113 Seclin
au commissaire enquêteur le 10.01.2022

Patrice Opéraud
Cette contribution constitue l'annexe 5 au registre

Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220114_0822_49329.jpg

Date :

14/01/2022

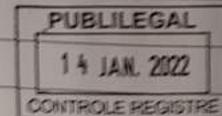
Heure :

08:22

Annexe :

Je ne suis pas favorable à l'agrandissement de l'aéroport, cela occasionnerait TROP de POLLUTION, TROP de BRUIT (y compris avec course feu la nuit). En effet le week-end impossible de rester dans son jardin, conversations interrompues par le bruit des avions. (Père Simone Quéant)
PS: A ce jour et depuis il y a déjà trop d'avions la nuit (reggaeurs, mais aussi fret, poste sous VIP!)

M^{me} Carline Hédel - Résidence Linine Seclin -
Contre l'agrandissement de l'aéroport, mais du bruit de la pollution, il n'y a pas besoin de cela -
Quitté 2019, 40 avions ont passés dans la journée.
M^{me} Carline Hédel, mais un peu. Résidence Linine et local, après on pourra discuter. Les TGV sont les plus rapides d'avoir des avions en plus.
Cajon deux heures, d'une rigueur d'entretien OK



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220114_0822_49330.jpg

Date :

14/01/2022

Heure :

08:22

Annexe :

AGRANDISSEMENT DE L'AEROPORT

Un projet plein d'incohérences



Depuis mars 2020, le COVID a modifié totalement le monde aérien, clouant au sol tous les avions de la planète et si le transport aérien a repris, les économistes spécialisés dans ce domaine ne prévoient pas la reprise avant 2025. Ils prévoient aussi une baisse irréversible de 20 à 30 % de trafic parce que les voyageurs ont pris d'autres habitudes pendant la crise sanitaire. **Donc comme tous les aéroports, Lesquin ne sera pas épargné.**

Alors que tous les dirigeants du Monde entier souhaitent une baisse des gaz à effet de serre, la France veut se montrer le meilleur élève de la classe. Dans moins de deux ans toutes les lignes dont le temps de vols sera inférieur à 2h seront supprimées à la faveur du train qui en plus dessert de centre-ville à centre-ville. Le LILLE BREST a déjà été supprimé. **Combien de vols vont être supprimés à Lesquin ??????**

La Région, le Département, la MEL et les communes ont financé le parc de la Deûle pour en faire le poumon vert du sud de la métropole, permettre aux habitants de toutes les communes concernées et celles avoisinantes d'offrir aux citoyens des espaces de silence et d'air pur. Si ces espaces sont survolés par plus d'avions, **c'est bien un supplément de bruit et de pollution qui remet en cause tous les investissements.**

Le nombre de décibels d'un avion au décollage est de 125 décibels et à l'atterrissage de 150 décibels quant aux avions de chasse qui viennent de temps en temps faire le plein, 180 à 200 décibels

Alors que de nombreuses villes s'équipent de radar de bruit pour verbaliser les véhicules terrestres qui provoquent des bruits au-delà de la norme, à l'Aéroport de Lesquin le Groupe EIFFAGE veut augmenter les rotations, d'avions commerciaux et d'avions cargo pour le fret aérien.

Au-delà de 60 décibels, On relève notamment les troubles du sommeil, la tension artérielle et les troubles cardiaques ischémiques, la gêne ressentie lors du passage d'avions, les troubles anxiodépressifs... Nous avons tendance, lorsqu'un bruit est répétitif, à concentrer toute notre attention dessus, et si un des troubles cités plus tôt survient, les autres auront tôt fait de s'enchaîner.

Le manque de sommeil entraîne notamment une certaine irritabilité, qui peut nous porter préjudice au quotidien. Il faut aussi savoir que de tels bruits font que nous libérons des hormones de stress, générant à leur tour une fréquence cardiaque plus élevée et une pression artérielle en hausse, qui, après le passage de l'avion, reviennent à la normale.

De nombreux chercheurs expliquent aussi que les individus exposés à 60 décibels de bruit, en moyenne et au quotidien, avaient 30 % de risques en plus d'être victimes d'une crise cardiaque. Finalement, de telles nuisances ont un impact direct sur nous dans le sens où elles peuvent aller jusqu'à altérer tout notre système auditif, et entraîner des acouphènes.

De plus cela à un impact sur la valeur des habitations survolées par les avions.

Voilà donc une incohérence de plus, alors qu'il est démontré par des scientifiques que le bruit entraîne des pathologies importantes pour ne pas dire grave.

De plus, les avions cargo seront donc remplis par des entreprises avoisinantes qui feront transiter les marchandises par le seul axe déjà surchargé : l'Autoroute A1

Annexe 1/1

Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220114_0823_49331.jpg

Date : 14/01/2022

Heure :

08:23

Annexe :

Rapport suite à une étude d'une entreprise spécialisée dans les pollutions acoustiques.

A l'approche des grandes vacances, le ballet incessant des avions fait son grand retour. Cela peut être très gênant surtout en été lorsque, avec les chaleurs estivales, nous ouvrons grand les fenêtres pour profiter d'une légère brise.

Quel impact ont les nuisances sonores et le bruit des avions sur le prix de l'immobilier mais aussi sur la santé ? Quelles peuvent être les conséquences concrètes sur la santé ou l'immobilier ? Celles-ci sont-elles quantifiables et mesurables ? Quelles solutions adopter alors ? Décrassage par Acoustix Pan-terre

Vivre dans un environnement bruyant

Chaque jour, nous sommes entourés de bruit. Quand nous prenons les transports en commun, quand nous écoutons de la musique, quand nous téléphonons, quand nous marchons dans la rue... Les facteurs de nuisances sonores n'ont fait qu'amplifier au fil du temps, de l'arrivée des nouvelles technologies et du développement de l'urbanisation.

Nous y sommes bien sûr plus ou moins sensibles, mais les bruits peuvent s'avérer plus problématiques pour certains individus que pour d'autres. Notre tolérance n'est pas la même d'une personne à l'autre. Les nuisances sont particulièrement mesurables pour les personnes qui vivent à proximité des aéroports. Celles-ci pourraient affirmer que ce paramètre modifie tout un quotidien, et que les habitudes qui en découlent ne sont pas les mêmes que pour un foyer établi dans une région moins soumise aux décrets des avions. Les répercussions sont nombreuses : elles touchent notamment l'immobilier.

L'impact du bruit des avions sur la valeur immobilière

Aujourd'hui, il est évident que le problème des nuisances sonores causées par le trafic aérien aux abords des aéroports a été maintes fois abordé et qu'il est parfaitement pris en considération. Voilà pourquoi on a tendance à de moins en moins construire dans les zones concernées : les futurs acquéreurs s'informent de plus en plus et sont bien conscients du problème. Il en résulte que de nombreux logements et constructions entières sont laissés à l'abandon, et qu'il est difficile de décider de leur sort. Il a même été question, il y a de cela quelques années, de donner la possibilité aux aéroports eux-mêmes de racheter les biens qui sont dans ce cas de figure, ou bien tout simplement de procéder ... à leur démolition !

Les biens immobiliers pouvant perdre leur valeur de façon impressionnante en fonction du niveau des nuisances auxquelles ils sont exposés. Au-delà du seuil de 60 décibels, la décote par décibel supplémentaire est de 0,5 % sur la valeur totale d'un bien donné. Ce seuil-là marque l'indice de départ de ce qui est considéré comme une « nuisance sonore ». L'indice de décote peut même atteindre les 15 % si le bien est situé dans l'axe le plus bruyant des couloirs d'atterrissage et de décollage des avions.

Le bruit des avions a donc un réel impact sur le marché immobilier. Si vous vous situez dans une telle zone et que vous souhaitez revendre votre bien, sachez que l'affaire pourra s'avérer particulièrement corsée. La dépréciation immobilière peut en effet rapidement monter et vous faire perdre une somme d'argent considérable. Néanmoins, pour rendre la situation plus supportable et que votre quotidien ne soit pas pollué par le bruit des avions, il existe, fort heureusement, des solutions.

Comment y remédier ?

Si vous ne pouvez malheureusement rien faire pour lutter contre la dévalorisation immobilière dans son ensemble, il vous est néanmoins tout à fait possible d'agir à votre échelle.

La première chose à savoir est que, si vous décidez de faire l'acquisition d'un bien qui se situe à proximité d'un aéroport, veillez bien à être en pleine connaissance du dossier et à vérifier que les mentions obligatoires censées figurer dans un contrat ou tout autre document officiel y figurent bien. Le niveau de bruit ainsi que le détail du trafic doivent apparaître dans les actes notariés. Il est nécessaire d'insister sur ces informations car elles sont très importantes et, surtout, obligatoires. Vous devez absolument être informés.

Ensuite, si vous êtes en pleine connaissance du dossier, la solution de l'isolation acoustique existe ! Cette possibilité est d'ailleurs souvent une nécessité si vous aspirez à une vie plus calme et tranquille. Dans ce cas, une prime à l'isolation acoustique peut bien sûr vous être fournie par l'Etat. Les réglementations en la matière varient

Annexe 1/3

Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220114_0823_49332.jpg

Date :

14/01/2022

Heure :

08:23

Annexe :

d'un pays européen à un autre, mais il n'existe en tout cas pas de règle européenne à suivre : pensez simplement à consulter un site officiel qui puisse vous fournir des informations en la matière. Si vous habitez près d'un aéroport et que vous laissez faire une expertise à votre domicile, vous pourrez donc recevoir une indemnisation. Des travaux sont à prévoir pour mettre un bien à niveau, mais cela apportera indéniablement une plus-value lors de la vente, qui permet de contrebalancer l'environnement potentiellement bruyant dans lequel le bien en question se situe !

Et la santé dans tout ça ?

Si de nombreux acquéreurs boudent les biens situés en périphérie des aéroports, c'est aussi à cause du risque que les nuisances sonores peuvent avoir sur nous. L'impact du bruit des avions sur la santé peuvent potentiellement représenter un danger. En effet, si une personne entend un bruit important récurrent (atterrissage, passage ou décollage fréquents des avions), elle peut développer certains troubles non négligeables qui vont progressivement entacher sa qualité de vie et modifier son quotidien.

On relève notamment les troubles du sommeil, la tension artérielle et les troubles cardiaques ischémiques, la gêne ressentie lors du passage d'avions, les troubles anxiodépressifs... Nous avons tendance, lorsqu'un bruit est répétitif, à concentrer toute notre attention dessus, et si un des troubles cités plus tôt survient, les autres auront tôt fait de s'enchaîner.

Le manque de sommeil entraîne notamment une certaine irritabilité, qui peut nous porter préjudice au quotidien. Il faut aussi savoir que de tels bruits font que nous libérons des hormones de stress, générant à leur tour une fréquence cardiaque plus élevée et une pression artérielle en hausse, qui, après le passage de l'avion, reviennent à la normale.

De nombreux chercheurs expliquent aussi que les individus exposés à 60 décibels de bruit, en moyenne et au quotidien, avaient 30 % de risques en plus d'être victimes d'une crise cardiaque. Finalement, de telles nuisances ont un impact direct sur nous dans le sens où elles peuvent aller jusqu'à altérer tout notre système auditif, et entraîner des acouphènes.

A bon entendeur !

Annexe 1/4

Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220114_0823_49333.jpg
Date : 14/01/2022 Heure : 08:23
Annexe :



ENQUÊTE PUBLIQUE
« PROJET DE MODERNISATION
DE L'AÉROPORT DE LILLE-LESQUIN »
CONTRIBUTION DU MAIRE DE SECLIN
ET DE LA MAJORITÉ MUNICIPALE

SECLIN, LE 10 janvier 2022

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Par la présente contribution, la majorité municipale et moi-même tenons à vous faire connaître notre avis sur le « projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin », porté par la société gestionnaire Aéroport de Lille SAS :

« Pour nous, l'aéroport de Lille-Lesquin est, et doit rester, un **outil de développement économique** indispensable à notre territoire et à notre Région.

La Ville de SECLIN est fortement engagée en faveur du **développement durable et de la transition énergétique**, et nous oeuvrons au quotidien pour proposer et promouvoir des solutions de mobilité douce et de mobilité propre. Il n'en reste pas moins que l'avion représente toujours **un moyen de transport utilisé par les habitants de notre territoire pour leurs déplacements professionnels ou de loisirs**. C'est un constat que nous ne pouvons nier.

Mairie de Seclin
89 rue Roger Bouvry
59113 Seclin

☎ 03 20 62 91 11
✉ ville-seclin.fr

Annexe 2/1

Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220114_0824_49334.jpg
Date : 14/01/2022 Heure : 08:24
Annexe :

Tenant compte de ces deux réalités, nous sommes **favorables au volet mise aux normes réglementaires et de sécurité** du projet porté par Aéroport de Lille, à savoir tous les aménagements de sécurité nécessaires, ainsi que la rénovation de l'aérogare afin que les voyageurs puissent être accueillis plus confortablement, puisque déjà aujourd'hui, l'aérogare de Lille-Lesquin arrive à saturation en période normale (hors pandémie).

En revanche, le volet « modernisation », c'est-à-dire l'extension de l'aéroport appelle toute notre vigilance et même des exigences de notre part.

Le projet d'Aéroport de Lille prévoit en effet le doublement du nombre de passagers à horizon 2039 (2,2 millions de passagers en 2019 / 3,4 à 3,9 millions en 2039, en fonction de la reprise post-COVID). Si le porteur du projet anticipe une augmentation très importante du taux d'emport, et donc une augmentation de « seulement » + 17% de mouvements commerciaux et + 12% de mouvements totaux en 2039, cette hypothèse nous laisse dubitatifs.

De même pour l'hypothèse de l'avènement rapide d'avions nettement moins bruyants (notamment par des technologies qui sont seulement naissantes). Ce doute est d'ailleurs repris et souligné dans l'avis définitif délivré par l'Autorité Environnementale le 3 novembre 2021.

Outre le fait que plus d'avions engendrent forcément plus de pollution (eau, air, sol...), c'est **la question du bruit** qui nous préoccupe le plus, car l'augmentation du bruit dégraderait l'environnement et le cadre de vie des 12.400 Seclinoises et Seclinois, mais au-delà, des presque 120.000 habitants des 33 communes du SIVOM Grand Sud de LILLE, qui a son siège à SECLIN et dont l'un des objets-mêmes est de défendre les intérêts et l'environnement des riverains de l'aéroport.

Pour revenir au territoire seclinois, nous sommes survolés à la fois par vent d'Ouest (décollages) et par vent d'Est (atterrissages) et l'impact sonore est non négligeable : entre 75 et 80 décibels en moyenne pour les décollages (valeur LAMAX – pic de bruit), et entre 65 et 70 décibels pour les atterrissages. Si ces pics de bruit répétés une cinquantaine de fois par jour (chiffres été 2019) sont déjà très gênants, ils deviennent **nuisibles pour la santé la nuit.**

Annexe 2/2

Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220114_0824_49335.jpg
Date : 14/01/2022 Heure : 08:24
Annexe :

Si l'on prend la situation de l'été 2019, par exemple, il y avait 3 à 4 vols de nuit entre 23h et 6h du matin réveillant de nombreux riverains 3 à 4 fois par nuit.

Certes, Aéroport de Lille s'est engagé à ne pas augmenter d'ici 2039 le nombre de vols de nuit constaté en 2019, mais nous demandons une réelle amélioration du cadre de vie de nos concitoyens, qui passe par un couvre-feu d'au moins 7 heures d'affilée, entre 23h et 6h par exemple. C'est déjà le choix qu'opèrent de plus en plus d'aéroports en France et en Europe.

Par ailleurs, l'aéroport de Lille-Lesquin a dépassé pour la première fois sur l'année 2019 les 20.000 mouvements de plus de 20 tonnes. **Lille-Lesquin est donc désormais entré dans le champ de l'ACNUSA, autorité indépendante qui contrôle l'activité des aéroports.**

Dans ce cadre, avec les élus du SIVOM Grand Sud de Lille, **nous allons saisir dans les jours prochains Monsieur le Ministre de la Transition Écologique chargé des Transports, M. Jean-Baptiste DJEBBARI, afin qu'il prenne un arrêté ministériel prévoyant enfin des amendes** pour les compagnies aériennes dont les avions ne respectent pas les trajectoires, les horaires de vol (retards en pleine nuit), et autres obligations environnementales. Sur d'autres aéroports, ces amendes peuvent aller jusqu'à 40.000 euros, ce qui est effectivement dissuasif.

Annexe 2/3

Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220114_0825_49336.jpg
Date : 14/01/2022 Heure : 08:25
Annexe :

En résumé, la majorité municipale et moi-même sommes pour le volet mise aux normes réglementaires de sécurité du projet d'Aéroport de Lille, mais nous exigeons un couvre-feu de minimum 7 heures d'affilée la nuit, ainsi que la prise d'un arrêté ministériel permettant des amendes vraiment dissuasives contre les compagnies dont les avions enfreignent les règles édictées par l'ACNUSA. »

En vous remerciant de votre attention, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Commissaire enquêteur, nos plus respectueuses salutations.

François-Xavier CADART
municipale

et la majorité

Maire de SECLIN

Conseiller Départemental Délégué

Co-Président du SIVOM Grand Sud de LILLE

Annexe 2/4

Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220114_0825_49337.jpg

Date :

14/01/2022

Heure :

08:25

Annexe :



Enquête Publique sur le Projet de modernisation de l'aéroport
de Lille- Lesquin

Avis de l'Association Seclin en Commun
Dépôt au commissaire enquêteur le lundi 10 janvier 2022

L'enquête publique porte le nom de projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin et traite essentiellement de ce volet alors que celui de l'agrandissement de l'aéroport est notoirement absent. C'est à nos yeux, surprenant et regrettable.

La modernisation et la mise aux normes de l'aéroport régional sont nécessaires et personne ne veut remettre en cause l'existence de l'aéroport.

Par contre, son extension accolée par le porteur du projet à celui de la modernisation, impliquerait le doublement des passagers, l'augmentation du nombre de vols, l'arrivée possible de fret ou de compagnies basant ses avions à Lesquin. Elle suscite beaucoup d'inquiétudes et de questions chez les habitants.

Le non traitement de la question de l'extension et de ses conséquences par l'enquête publique s'ajoute, à nos yeux à l'absence totale d'informations publiques et de concertations avec les citoyens sur la finalité du projet : aucun débat public, aucune publication du SIVOM, aucune plaquette d'information produite.

Nous pensons que les citoyens n'ont pas été légitimement consultés sur ce dossier qui impactera tant l'environnement que leur vie quotidienne. Nous dénonçons par ailleurs le fait que le projet d'extension de l'aéroport soit caché derrière celui de la modernisation.

L'enquête publique ne remplira pas cette mission, vu son cadre restreint et les conditions sanitaires dans lesquelles elle se tiendra.

Néanmoins, nous pensons qu'elle peut être l'occasion pour nombre de citoyens concernés d'exprimer leurs avis et leurs réserves justifiant leur opposition à l'extension de l'aéroport.

Voici nos principaux arguments :

- Non prise en compte de la situation géographique très urbaine de l'aéroport dont l'augmentation du nombre de vols impactera nécessairement la qualité de vie des populations survolées.
 - o Nuisances sonores impactant gravement la santé publique
 - o Nuisances polluantes : particules fines par exemple
 - o Nuisances économiques : préjudice subi avec la baisse de la valeur des biens

Annexe 3 / 1

Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220114_0825_49338.jpg

Date : 14/01/2022 Heure : 08:25

Annexe :

- Risques technologiques d'accidents toujours possibles
- Non prise en compte du coût environnemental spécifique du trafic aérien tel que le dit la Loi Climat qui pour 2025 supprimera les lignes aériennes en cas d'alternatives en train à 2h30. Développer toujours plus le transport aérien est le meilleur moyen d'accélérer la crise climatique. Nous demandons l'abandon des lignes aériennes pour les destinations à moins de 2h30 de Lille, au profit du TGV.
- Non prise en compte de l'impact sur le trafic routier avec l'arrivée massive de voitures et de camions faute de transport en commun, dans un secteur déjà fortement thrombosé, à toute heure de la journée.
- Si malgré tout l'aéroport s'agrandit, il faut absolument un véritable couvre-feu réglementé pour ces raisons :
 - Application de la Charte de l'Environnement dans son article 1 : « Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé »
 - Le couvre-feu est encouragé par l'Autorité Environnementale, dans son rapport de 2021
 - Nous sommes dans une zone très urbanisée, comme dit précédemment.
 - La plupart des aéroports français ont un couvre-feu, pourquoi les habitants « survolés » n'auraient-ils pas les mêmes droits !

Pour notre association, nous disons modernisation oui, mais à la seule condition qu'elle contribue à une diminution des nuisances de toutes natures et plus particulièrement sonores.

Dans une région des Hauts de France où les indicateurs sanitaires sont les plus mauvais de France, le couvre-feu est indispensable car le **bruit des avions nuit à la santé** : perturbation du sommeil, troubles cardiovasculaires et la baisse des capacités d'apprentissage. La proximité d'un aéroport équivaut, à perdre trois ans d'espérance de vie. L'Organisation Mondiale de la santé préconise 8 heures de sommeil consécutives.

Pour conclure, nous souhaitons que l'enquête publique dans son rapport intègre bien les contributions citoyennes portant sur l'opposition au projet, voire à la limitation du transport aérien. Le volet du projet portant sur l'agrandissement n'est pas à nos yeux secondaire mais primordial pour la santé et l'avenir des populations concernées.

Seclin en Commun

Association Loi 1901
Siège social situé 5 allée des Chevaux 59113 Seclin
N° de création en Préfecture W595037456
Président : M. Bernard Debreu

Annexe 3/2

Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220114_0825_49339.jpg
Date : 14/01/2022 Heure : 08:25
Annexe :

Enquête Publique sur le Projet de modernisation de l'aéroport de Lille- Lesquin

Contribution de Mme Danièle CorbeauxNée le 06 décembre 19605 allée des Chevaux 59113 SeclinDépôt au commissaire enquêteur le lundi 10 janvier 2022

J'habite le centre-ville de Seclin. Je constate depuis quelques mois le survol à basse altitude de mon habitation à tout heure de la journée. Ce n'était pas le cas avant. Ce n'est donc pas qu'une partie de Seclin qui est concernée !

Est-ce un simple non-respect des couloirs aériens ?

Sauf qu'à l'avenir avec un trafic démultiplié, les couloirs aériens seront élargis et augmentés. On ne pourra pas faire passer 2 à 3 fois plus d'avions, y compris des gros porteurs pour le fret dans des couloirs aussi restreints.

Tout Seclin et les communes aux alentours seront survolées. Personne ne peut dire aujourd'hui qu'il sera épargné par les nuisances sonores et environnementales. C'est pourquoi, je suis opposée au projet d'extension de l'aéroport.



Annexe 4/1

Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220114_0826_49340.jpg

Date : 14/01/2022

Heure :

08:26

Annexe :

**Enquête Publique sur le Projet de modernisation de l'aéroport de Lille-
Lesquin**

Contribution de M. Patrick Quinart

Né le 03 mars 1950

7 résidence Marcel Quintyn 59113 Seclin

J'ai bien lu tous les documents du projet de modernisation de l'aéroport de Lesquin et je n'ai pas vu traiter sérieusement le problème de l'accès des voyageurs à l'aéroport.

Alors que l'on prévoit le doublement du nombre de passagers, il n'est pas prévu ni l'arrivée du train, ni celui d'un métro ce qui condamnent les futurs voyageurs à venir avec leur propre véhicule!

A-t-on mesuré l'impact sur la circulation autoroutière alors qu'elle est déjà thrombosée toute la journée ?

Aujourd'hui, pour aller de Seclin à Lille aux heures de pointe, il faut plus d'1 heure 30 pour 16 km par l'A1. Qu'en sera-t'il demain ?

La ville de Seclin souffre déjà d'énormes bouchons aux sorties de ville qu'elle sera la situation demain d'autant qu'est évoquée aussi l'arrivée possible de fret avec de nombreux camions.

Ce projet, je suis donc contre à double titre : ne pas subir les nuisances sonores des avions et l'augmentation du trafic routier et la pollution qui l'accompagne

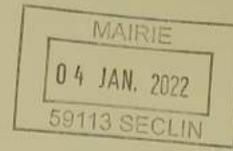
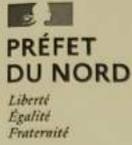


Annexe 5 / 1

Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220114_0826_49341.jpg

Date : 14/01/2022 Heure : 08:26

Annexe :



Préfecture du Nord

Commune de SECLIN

Registre d'enquête publique

Codes de l'environnement et de l'urbanisme

Relatif au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin (Nord) :

Communes d'implantation du projet : Avelin, Fretin, Lesquin (siège d'enquête),
Templemars, Vendeville

Communes de l'aire d'influence : Anstaing, Attiches, Baisieux, Bersée,
Bourghelles, Bouvines, Camphin-en-Carembault, Camphin-en-Pévèle,
Cappelle-en-Pévèle, Chemy, Chérens, Cobrieux, Cysoing, Emmerin, Ennevelin,
Faches-Thumesnil, Forest-sur-Marque, Genech, Gondécourt, Gruson, Haubourdin,
Hem, Herrin, Houplin-Ancoisne, La Madeleine, La Neuville, Lambersart,
Lezennes, Lille, Loos, Louvil, Marcq-en-Baroeul, Mérignies, Mons-en-Baroeul,
Mons-en-Pévèle, Nomain, Noyelles-lès-Seclin, Péronne-en-Mélantois, Phalempin,
Pont-à-Marcq, Ronchin, Sainghin-en-Mélantois, Saint-André-lez-Lille, Santes,
Seclin, Sequedin, Templeuve-en-Pévèle, Thumeries, Tourmignies, Tressin,
Villeneuve-d'Ascq, Wahagnies, Wannehain, Wasquehal, Wattignies, Wavrin,
Willems (Nord)

Autres communes de la concertation : Allennes-les-Marais, Annœullin, Bauvin,
Carnin, Provin

Dossier porté par la société Aéroport de Lille SAS _____

Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220120_1020_49577.jpg
Date : 20/01/2022 Heure : 10:20
Annexe :

- M. Poorteman Eugène 141 rue Maurice Bouchery 59113 Seclin
- Pour ce qui concerne la trajectoire pendant l'atterrissage
- 1) Pendant la Période des Vents Nord, Nord Est leur ligne de Passage se situe dans la Plaine de Seclin Gondécourt sur les champs Captent Quel Pollution Pour notre Avenir ? si Plus Avion.
 - 2) le Vol de nuit traverse la rue des Martyrs la rue du 8 Mai Lenine, rue Maurice Bouchery et le Boulevard Hédiges à très basse Altitude Beaucoup de nuisance et surtout pour nos enfants et Petit enfant la nuit leur Santé Reste notre Priorité.
 - 3) Non Inquiétude Nous Somme Plusieurs Colombophile Qui habitons sur cette ligne de Vol, Pendant les atterrissages de Vent Nord Nord Est Bien souvent les Avions Passent Très Bas Il devient Fréquent que nos Groupe de Pigeons Voyageurs se trouve à la même Hauteur que ces Avions. Quand serait il si un groupe de Voyageurs serait pris dans l'un des Réacteurs Quel conséquence en cas d'accident ?
(Modernisation des infrastructures oui, Mais pas sur le Dos de la Santé, de la Sécurité et du bien être de la Population. F. J.

Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220120_1020_49578.jpg

Date :

20/01/2022

Heure :

10:20

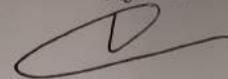
Annexe :

Résident rue de Bergall. L'augmentation des
vols serait une nuisance supplémentaire
s'ajoutant à beaucoup d'autres déjà suffisantes
bruit, travaux de nuit, etc., contribution,
vibration etc. Le conseil feu ne semble
obligé. JP.

PUBLILEGAL

20 JAN. 2022

CONTROLE REGISTRE



Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220120_1021_49579.jpg
Date : 20/01/2022 Heure : 10:21
Annexe :

Commune de SECLIN

Registre d'enquête publique

Codes de l'environnement et de l'urbanisme

Relatif au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin (Nord) :

Communes d'implantation du projet : Avelin, Fretin, Lesquin (siège d'enquête),
Templemars, Vendeville

Communes de l'aire d'influence : Anstaing, Attiches, Baisieux, Bersée,
Bourghelles, Bouvines, Camphin-en-Carembault, Camphin-en-Pévèle,
Cappelle-en-Pévèle, Chemy, Chéreng, Cobrieux, Cysoing, Emmerin, Ennevelin,
Faches-Thumesnil, Forest-sur-Marque, Genech, Gondecourt, Gruson, Haubourdin,
Hem, Herrin, Houplin-Ancoisne, La Madeleine, La Neuville, Lambersart,
Lezennes, Lille, Loos, Louvil, Marcq-en-Baroeul, Mérégnies, Mons-en-Baroeul,
Mons-en-Pévèle, Nomain, Noyelles-lès-Seclin, Péronne-en-Mélantois, Phalempin,
Pont-à-Marcq, Ronchin, Sainghin-en-Mélantois, Saint-André-lez-Lille, Santes,
Seclin, Sequedin, Templeuve-en-Pévèle, Thumeries, Tourmignies, Tressin,
Villeneuve-d'Ascq, Wahagnies, Wannchain, Wasquehal, Wattignies, Wavrin,
Willems (Nord)

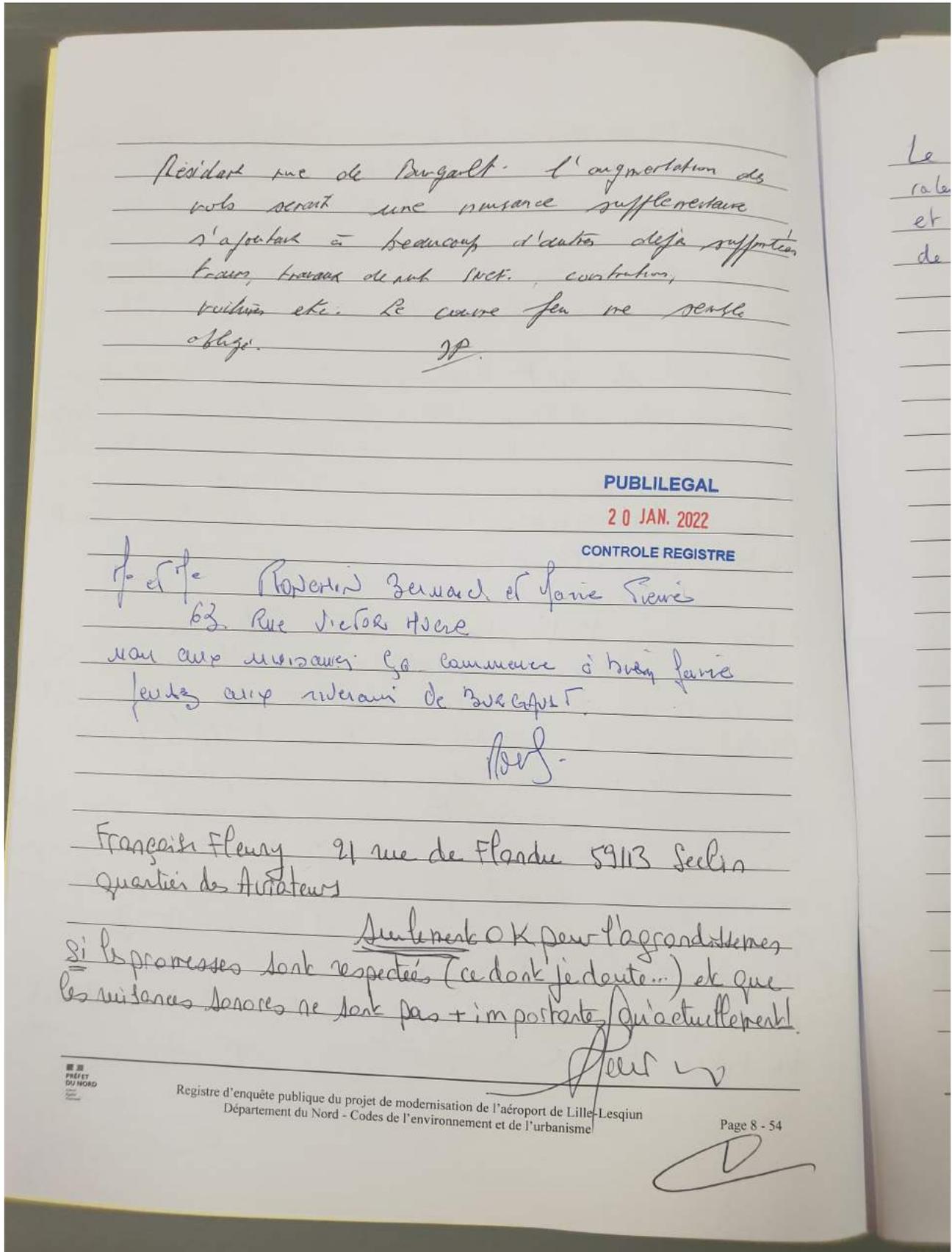
Autres communes de la concertation : Allennes-les-Marais, Annœullin, Bauvin,
Carmin, Provin

Dossier porté par la société Aéroport de Lille SAS _____

Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220128_0859_49960.jpg

Date : 28/01/2022 Heure : 08:59

Annexe :



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220128_0859_49961.jpg

Date :

28/01/2022

Heure :

08:59

Annexe :

□

Le développement du transport Aérien, personnes et fret doit
ralentir et non se développer. Nous devons penser à la planète
et lutter contre le réchauffement climatique et la pollution
de l'air et des nuisances.

L. CARDON

Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220128_0900_49962.jpg

Date :

28/01/2022

Heure :

09:00

Annexe :

**PRÉFET
DU NORD**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

MAIRIE
04 JAN. 2022
59113 SECLIN

Préfecture du Nord

Commune de SECLIN

Registre d'enquête publique

Codes de l'environnement et de l'urbanisme

Relatif au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin (Nord) :

Communes d'implantation du projet : Avelin, Fretin, Lesquin (siège d'enquête),
Templemars, Vendeville

Communes de l'aire d'influence : Anstaing, Attiches, Baisieux, Bersée,
Bourghelles, Bouvines, Camphin-en-Carembault, Camphin-en-Pévèle,
Cappelle-en-Pévèle, Chemy, Chérens, Cobrieux, Cysoing, Emmerin, Ennevelin,
Faches-Thumesnil, Forest-sur-Marque, Genech, Gondecourt, Gruson, Haubourdin,
Hem, Herrin, Houplin-Ancoisne, La Madeleine, La Neuville, Lambersart,
Lezennes, Lille, Loos, Louvil, Marcq-en-Baroeul, Mérignies, Mons-en-Baroeul,
Mons-en-Pévèle, Nomain, Noyelles-lès-Seclin, Péronne-en-Mélantois, Phalempin,
Pont-à-Marcq, Ronchin, Sainghin-en-Mélantois, Saint-André-lez-Lille, Santes,
Seclin, Sequedin, Templeuve-en-Pévèle, Thumeries, Tourmignies, Tressin,
Villeneuve-d'Ascq, Wahagnies, Wannehain, Wasquehal, Wattignies, Wavrin,
Willems (Nord)

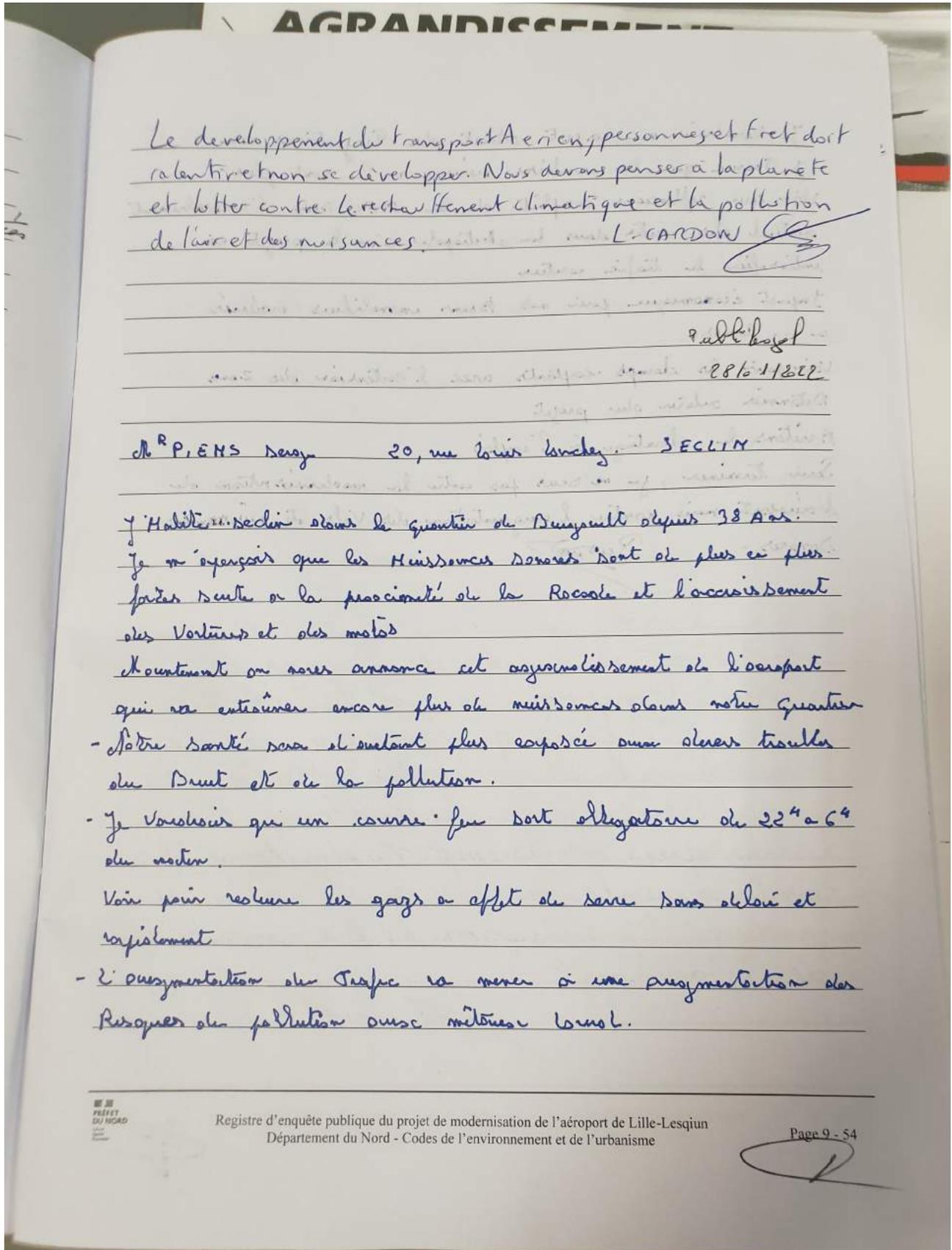
Autres communes de la concertation : Allennes-les-Marais, Annœullin, Bauvin,
Carnin, Provin

Dossier porté par la société Aéroport de Lille SAS _____

Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220204_0911_50262.jpg

Date : 04/02/2022 Heure : 09:11

Annexe :



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220204_0912_50263.jpg

Date :

04/02/2022

Heure :

09:12

Annexe :

Je voudrais un respect strict des Projecteurs car
Je pense que les couloirs aériens ne le sont plus
Voulez faire réflexion complète de la MFC sur l'encroisement
actuel des routes dans la métropole c'est le projet qui
intensifier le trafic routier
Impact économique pour nos Aéro immobilisés créés
à la hâte
Voulez faire les compte rendus avec l'extension des zones
Déterminer autour du projet
Arrêter le chantier à l'emploi
Pour terminer, je ne suis pas contre la modernisation de
l'aéroport mais contre l'augmentation des vols et nuisances
Sonores. *Bureau*

Malgré le quartier de Burgault
depuis toujours où il faisait pas
sière. Depuis quelques années le
doublement de l'avenue de la
république avec les sodés, les
avions qui nous empêchent de dormir
fenêtrés ouverte ou de se détendre au
jardin. Je dis non à l'agrandissement
de l'aéroport.

Francis

Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220204_0912_50264.jpg

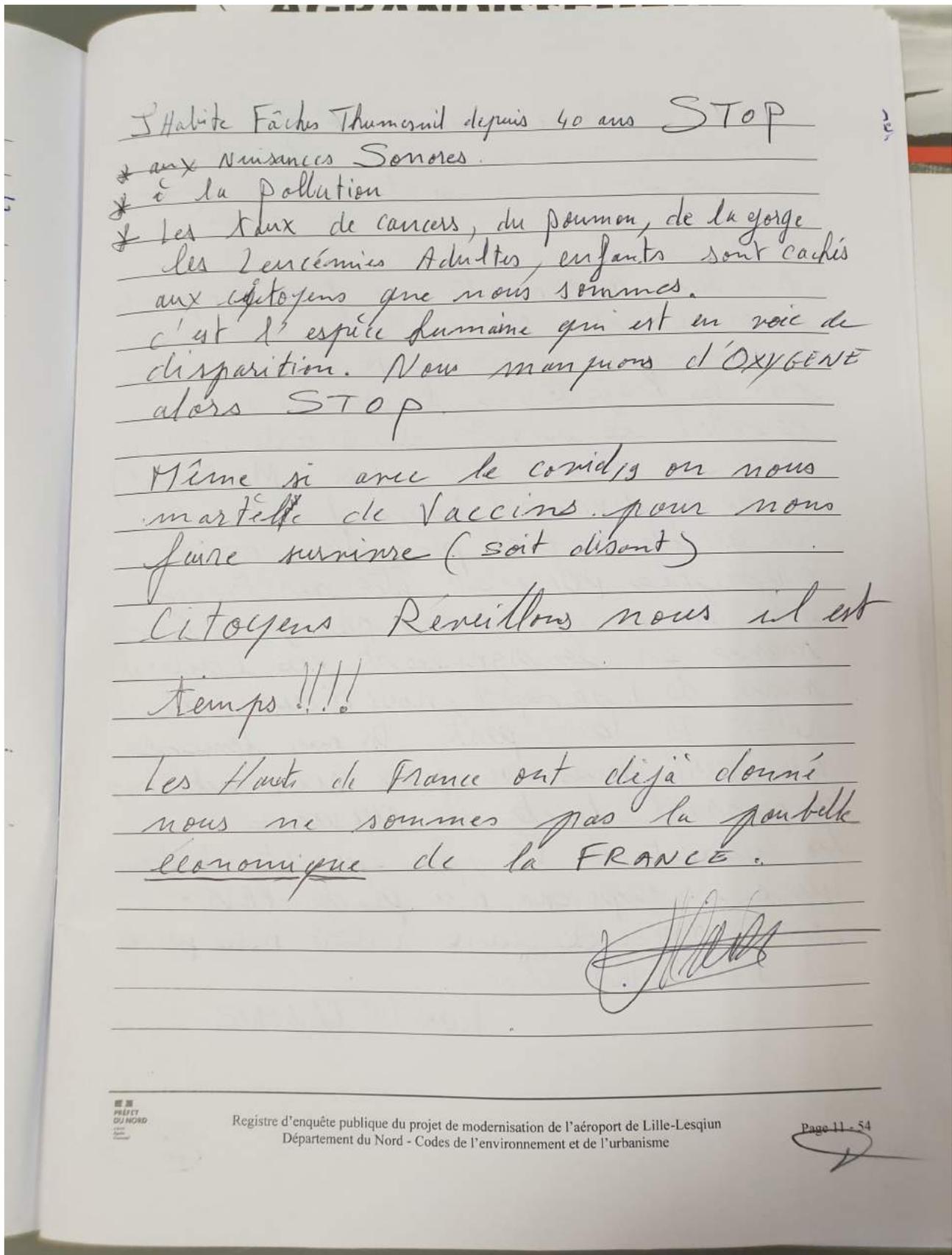
Date :

04/02/2022

Heure :

09:12

Annexe :



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220204_0912_50265.jpg

Date :

04/02/2022

Heure :

09:12

Annexe :

LAVIGNE Sandrine 7 rue J-B Mullier 59113 SEQUIN
Non aux nuisances sonores, à la pollution
qui ne feront qu'augmenter si l'aéroport
vient à s'agrandir et les vols à se
multiplier.

Si dans modernisation, il faut comprendre
agrandissement : NON également à la modernisation
Les compagnies aériennes ne respectent déjà
pas les trajectoires légales et ne
permettent de survoler des quartiers qui ne
devraient pas l'être. (ex : Martinsart)
Les avions devraient longer l'aétoiroute
ce qu'ils ne font pas. Alors oui ces
compagnies pourraient être sanctionnées
par une amende mais par qui ? Car
même en les signalant via l'adresse
mail de l'aéroport, nous n'avons aucun
retour de leur part. On nous demande
notre avis mais au final nous subissons
impuissant toutes les nuisances.
La qualité de vie, la qualité de l'air
que nous respirons n'a pas de PRIX.
Alors merci de faire valoir notre parole
et notre bien être.

Famille LAVIGNE.

Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220204_0912_50266.jpg

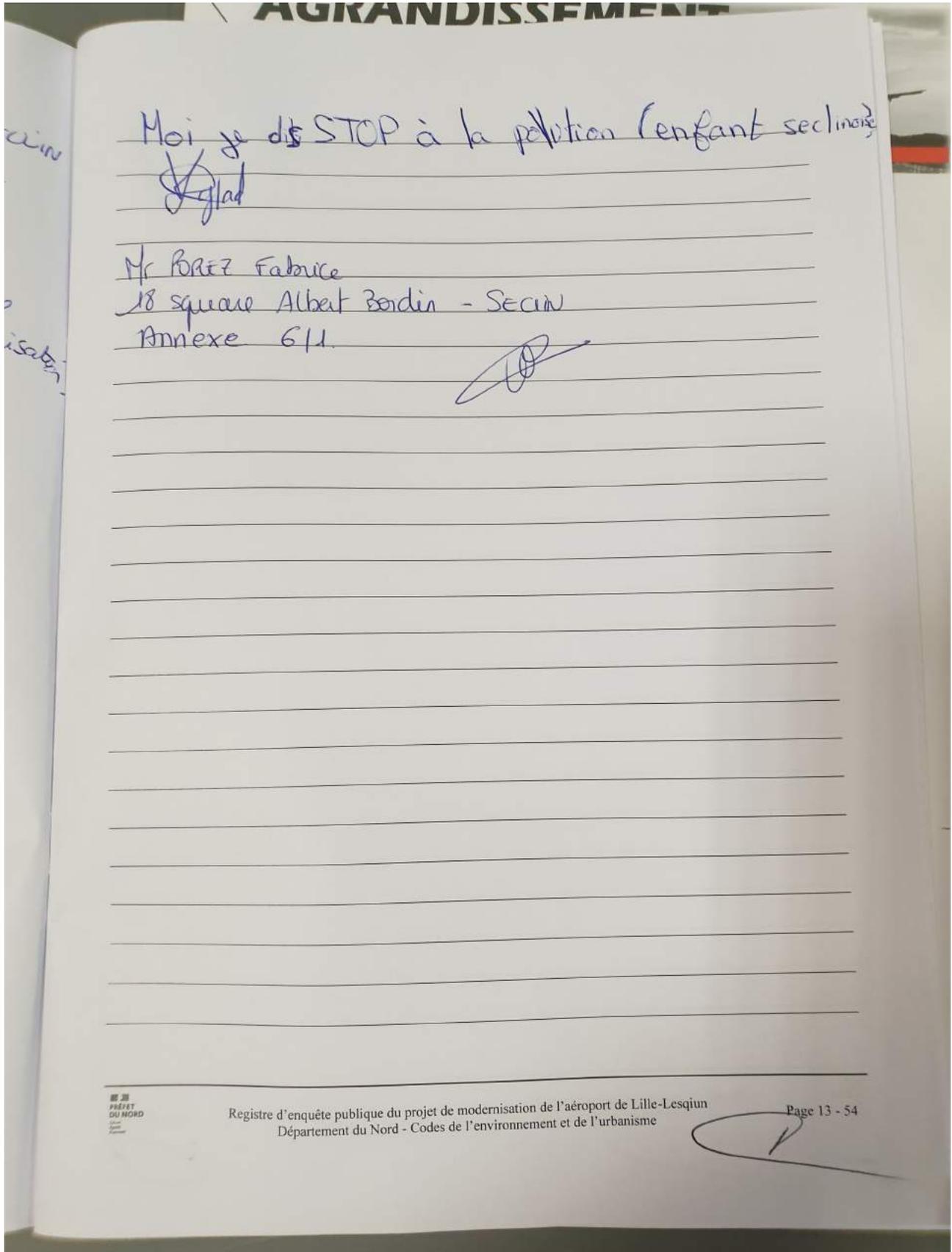
Date :

04/02/2022

Heure :

09:12

Annexe :



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220204_0912_50267.jpg

Date :

04/02/2022

Heure :

09:12

Annexe :

Porez fabrice

18 square alber boidin

Seclin

Mr ou Mme le commissaire enquêteur

Agrandissement aéroport de Lesquin

Seclin le 1 février 2022

Je suis contre l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin pour diverses raisons réfléchies et motivées, dont voici les plus importantes.

Economique

Je ne suis pas convaincu après avoir lu plusieurs études et assisté à des réunions d'informations que cela amènera le boom économique que le concessionnaire et la MEL peuvent espérer. De plus le transport aérien baissera au niveau du fret car trop cher, d'autres solutions existent comme le rail route (ex train decathlon au départ de la Chine vers Dourges, Seine Nord etc).

Ecologique et cadre de vie

Plus d'avions et plus gros porteurs induisent plus de pollution atmosphérique et sonore. A notre époque ou la planète va mal doit on accentuer les maux dans une zone déjà bien urbanisée avec de mauvais indicateurs. NON !

Le grand parking + dépose minute déplacés supprimeraient des zones vertes pour mettre du bitume. Est-ce bien raisonnable ? NON !

J'ai eu l'opportunité de suivre des essais d'atterrissage et décollage il y a quelques temps de gros porteurs. J'ai dû baisser la tête dans ma voiture tellement que l'avion était bas au niveau du square boidin à Seclin. Le niveau sonore était également considérable.

Sans parler la dépréciation de mon bien immobilier acquis de longue date.

Toute ma famille a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé. Un couvre-feu avec des couloirs en dehors des zones habitées doivent être mis en place et surtout respectés. La plupart des aéroports l'ont pourquoi pas nous ?

Utilisateur de l'aéroport je le trouve agréable et fonctionnel, donc l'améliorer sur certains secteurs pourquoi pas (exemple panneaux solaire, paturage, respect des nappes freatiques, éoliennes sécurisées pour les vols etc). Mais l'agrandir ne sert à rien. Les actionnaires, nos politiques doivent penser à la terre et à l'humain. Notre Dame des Landes est un exemple.

Annexe 611

Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220204_0913_50268.jpg

Date : 04/02/2022

Heure :

09:13

Annexe :

Commune de TEMPLEMARS

Registre d'enquête publique

Codes de l'environnement et de l'urbanisme

Relatif au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin (Nord) :

Communes d'implantation du projet : Avelin, Fretin, Lesquin (siège d'enquête),
Templemars, Vendeville

Communes de l'aire d'influence : Anstaing, Attiches, Baisieux, Bersée,
Bourghelles, Bouvines, Camphin-en-Carembault, Camphin-en-Pévèle,
Cappelle-en-Pévèle, Chemy, Chérens, Cobrieux, Cysoing, Emmerin, Ennevelin,
Faches-Thumesnil, Forest-sur-Marque, Genech, Gondécourt, Gruson, Haubourdin,
Hem, Herrin, Houplin-Ancoisne, La Madeleine, La Neuville, Lambersart,
Lezennes, Lille, Loos, Louvil, Marcq-en-Baroeul, Mérignies, Mons-en-Baroeul,
Mons-en-Pévèle, Nomain, Noyelles-lès-Seclin, Péronne-en-Mélantois, Phalempin,
Pont-à-Marcq, Ronchin, Sainghin-en-Mélantois, Saint-André-lez-Lille, Santes,
Seclin, Sequedin, Templeuve-en-Pévèle, Thumeries, Tourmignies, Tressin,
Villeneuve-d'Ascq, Wahagnies, Wannehain, Wasquehal, Wattignies, Wavrin,
Willems (Nord)

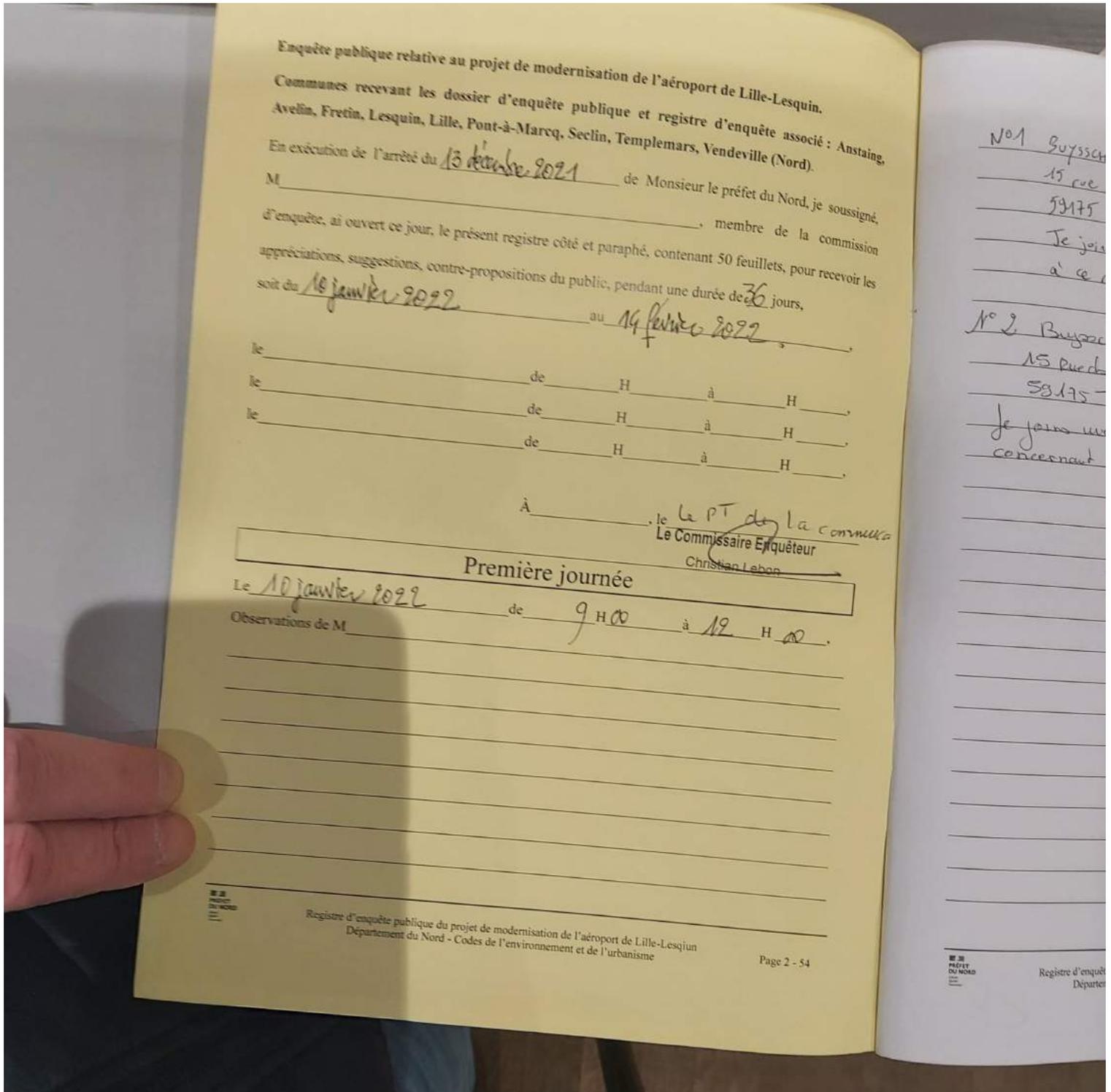
Autres communes de la concertation : Allennes-les-Marais, Annœullin, Bauvin,
Carmin, Provin

Dossier porté par la société Aéroport de Lille SAS _____

Nom du fichier Photo : EP21507_0_AG_20220114_080100.jpg

Date : 14/01/2022 Heure : 08:01

Annexe :



Nom du fichier Photo :

EP21507_0_AG_20220114_080118.jpg

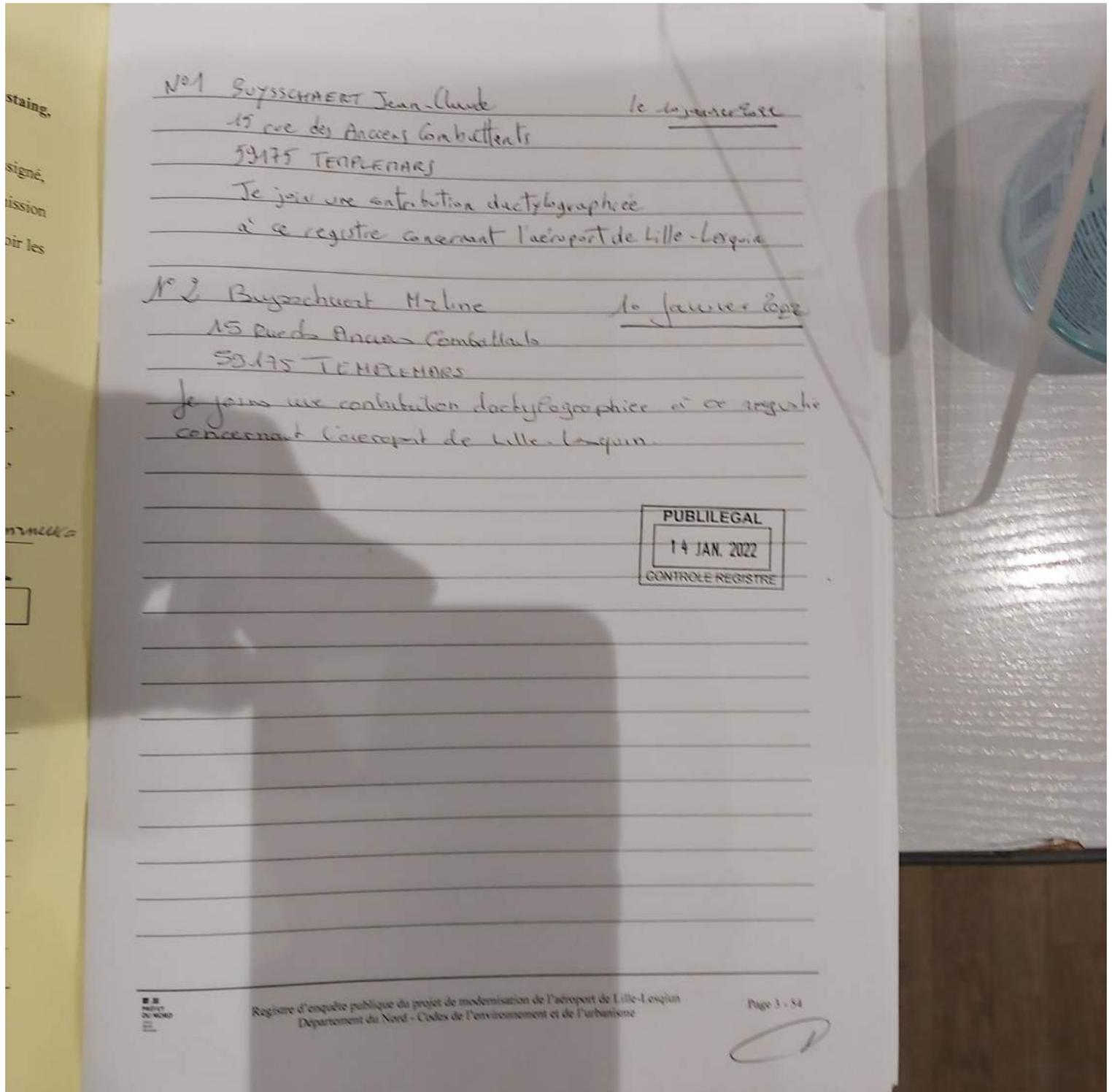
Date :

14/01/2022

Heure :

08:01

Annexe :



Nom du fichier Photo :

EP21507_0_AG_20220114_080133.jpg

Date :

14/01/2022

Heure :

08:01

Annexe :

Contribution à l'enquête publique sur le projet de mise en conformité de l'aéroport de Lille Lesquin

Annexe à
l'observation n°1
M

Date : 10 JANVIER 2022

Nom, prénom, adresse complète

BUYSSCHAERT JEAN-CLAUDE
15, rue des Anciens Combattants
59175 TEMPLEMARS

A l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur :

Je demande que la mise en conformité de l'aéroport de Lille Lesquin prenne en compte la protection de notre environnement, que le concessionnaire à l'initiative du projet communique de façon claire et précise sur ce point, en indiquant les dispositions prévues à ce sujet, et en proposant un planning objectif de ces aménagements.

Cette mise en conformité devra bien évidemment prévenir la pollution induite par le trafic aérien, en constante augmentation, malgré les conclusions et les « bonnes résolutions » (notamment sur les émissions des gaz à effet de serre) de la dernière COP 26. Les rejets des avions se retrouvent sur les champs captant proches de l'aéroport, ces derniers constituant, je le rappelle, une des principales réserves d'eau de la région. Les résidus issus de la combustion des moteurs d'avions se déposent sur les surfaces survolées et viennent dégrader les terres agricoles arrivant ensuite dans les nappes phréatiques. D'autre part, la superficie des champs captant ne peut être réduite par un urbanisme bétonnant, diminuant notablement leur efficacité.

La mise en conformité ne prend pas non plus en compte les accès de l'aéroport, en effet la pression du trafic routier, aujourd'hui complètement saturé n'entre pas du tout dans le projet, ce dernier ajoutant encore des véhicules (fret et passagers) et bien évidemment augmentant encore la pollution. Sur tous ces points, que propose le concessionnaire ? Concernant la protection de la santé des populations, élément le plus important de l'impact du projet, la loi française est claire et précise :

Extrait 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.
Qu'en est-il des populations survolées riveraines de l'aéroport ?

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.

Je ne suis pas opposé à la mise en conformité de l'aéroport de Lille-Lesquin garante de la sécurité du public, mais le concessionnaire doit impérativement tout mettre en œuvre afin de réduire les nuisances imposées aux populations riveraines. Toutefois je suis contre sa modernisation ayant comme conséquence certaine l'augmentation du trafic aérien vecteur de nuisances sonores, de pollution et d'émissions de gaz à effet de serre.

Fait à Tempelmars le 10 janvier 2022

(Signature)

Nom du fichier Photo : EP21507_0_AG_20220114_080235.jpg

Date : 14/01/2022 Heure : 08:02

Annexe :

Nom, prénom, adresse
BUYSSCHAERT MARTINE
15, rue des Anciens Combattants
59175 TEMPLEMARS

Date 10 JANVIER 2022

*annexe à l'avis de concertation
n°2*

Contribution à l'enquête publique sur le projet de mise en conformité de l'aéroport de Lille-Lesquin

Loi constitutionnelle n°2005-205 du 1^{er} Mars 2005 relative à la charte de l'environnement (JORF N°0051 du 2 Mars 2005 page 3697)

ARTICLE 1^{er} : CHACUN A LE DROIT DE VIVRE DANS UN ENVIRONNEMENT EQUILIBRÉ ET RESPECTUEUX DE LA SANTE

AU REGARD DE CETTE LOI CONSTITUTIONNELLE

« NON A LA MODERNISATION DE L'AEROPORT DE LILLE-LESQUIN ENTRAINANT DE FAIT » :

- Augmentation des nuisances environnementales et écologiques par les émissions des gaz à effets de serre et l'augmentation du trafic routier qu'il entrainera. Les champs captant autour de l'aéroport sont forcément impactés par la pollution induite par le trafic aéronautique.
- Augmentation des nuisances sonores liées à l'évolution constante du trafic jusque 50 % à terme du projet y compris la nuit puisqu'il n'est pas prévu de couvre-feu de 7 heures consécutives garantissant la santé des populations riveraines de l'aéroport.
- Le non-respect régulier des trajectoires augmente les nuisances sonores des vols. Aucune sanction financière n'est prévue pour les compagnies contrevenantes survolant les habitations et écoles des villages proches de l'aéroport obligeant les habitants à subir les décibels au-delà des normes maximum autorisées.
- La saturation du trafic routier aux alentours de l'aéroport déjà complètement engorgé. Les propositions d'augmentation des transports en commun ne pourront pas éviter l'augmentation des déplacements des véhicules de particuliers. Il est d'ailleurs prévu dans le projet une augmentation significative des parkings devant participer au financement de ces nouvelles liaisons de transports en commun par une surfacturation des tarifs de stationnement.
- L'installation d'infrastructures logistiques dans une métropole déjà ultra urbanisée diminuant la surface des champs captant essentiels à l'alimentation en eau de cette même métropole.
- La dévalorisation des biens immobiliers. Depuis 2020 une obligation est faite aux vendeurs de biens immobiliers d'informer sur les nuisances sonores aériennes.

L'Agence de l'Environnement a remis un avis plutôt défavorable et critique à ce projet mettant en avant le non-sens climatique et écologique d'un agrandissement de l'aéroport et recommande :

- L'avion du futur ce devrait être le TRAIN,
- D'éviter le développement de l'urbanisation,
- L'irréalité d'envisager un doublement du nombre de passager.

« OUI A LA MISE EN CONFIRMITE DE L'AEROPORT DE LILLE-LESQUIN GARANTISSANT LA SECURITE DES PASSAGERS MAIS NON A SA MODERNISATION »

*Pour le 10 février 2022
Stephane*

Nom du fichier Photo : EP21507_0_AG_20220114_080251.jpg

Date : 14/01/2022 Heure : 08:02

Annexe :

Commune de TEMPLEMARS

Registre d'enquête publique

Codes de l'environnement et de l'urbanisme

Relatif au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin (Nord) :

Communes d'implantation du projet : Avelin, Fretin, Lesquin (siège d'enquête),
Templemars, Vendeville

Communes de l'aire d'influence : Anstaing, Attiches, Baisieux, Bersée,
Bourghelles, Bouvines, Camphin-en-Carembault, Camphin-en-Pévèle,
Cappelle-en-Pévèle, Chemy, Chérens, Cobrieux, Cysoing, Emmerin, Ennevelin,
Faches-Thumesnil, Forest-sur-Marque, Genech, Gondecourt, Gruson, Haubourdin,
Hem, Herrin, Houplin-Ancoisne, La Madeleine, La Neuville, Lambersart,
Lezennes, Lille, Loos, Louvil, Marcq-en-Baroeul, Mérignies, Mons-en-Baroeul,
Mons-en-Pévèle, Nomain, Noyelles-lès-Seclin, Péronne-en-Mélantois, Phalempin,
Pont-à-Marcq, Ronchin, Sainghin-en-Mélantois, Saint-André-lez-Lille, Santes,
Seclin, Sequedin, Templeuve-en-Pévèle, Thumeries, Tourmignies, Tressin,
Villeneuve-d'Ascq, Wahagnies, Wannehain, Wasquehal, Wattignies, Wavrin,
Willems (Nord)

Autres communes de la concertation : Allennes-les-Marais, Annœullin, Bauvin,
Carnin, Provin

Dossier porté par la société Aéroport de Lille SAS _____

Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220120_1034_49580.jpg
Date : 20/01/2022 Heure : 10:34
Annexe :

N°1 Buysschaert Jean-Clève le 10 janvier 2022

15 rue des Anciens Combattants

59175 TEMPLEMARS

Je joins une contribution dactylographiée

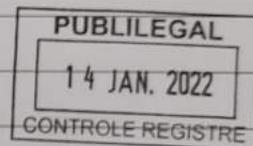
à ce registre concernant l'aéroport de Lille-Lesquin

N°2 Buysschaert Aline le 10 janvier 2022

15 Rue des Anciens Combattants

59175 TEMPLEMARS

Je joins une contribution dactylographiée à ce registre
concernant l'aéroport de Lille-Lesquin.



PUBLILEGAL

20 JAN. 2022

CONTROLE REGISTRE

Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220120_1035_49581.jpg

Date : 20/01/2022 Heure : 10:35

Annexe :

Commune de TEMPLEMARS

Registre d'enquête publique

Codes de l'environnement et de l'urbanisme

Relatif au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin (Nord) :

Communes d'implantation du projet : Avelin, Fretin, Lesquin (siège d'enquête),
Templemars, Vendeville

Communes de l'aire d'influence : Anstaing, Attiches, Baisieux, Bersée,
Bourghelles, Bouvines, Camphin-en-Carembault, Camphin-en-Pévèle,
Cappelle-en-Pévèle, Chemy, Chérens, Cobrieux, Cysoing, Emmerin, Ennevelin,
Faches-Thumesnil, Forest-sur-Marque, Genech, Gondécourt, Gruson, Haubourdin,
Hem, Herrin, Houplin-Ancoisne, La Madeleine, La Neuville, Lambersart,
Lezennes, Lille, Loos, Louvil, Marcq-en-Baroeul, Mérignies, Mons-en-Baroeul,
Mons-en-Pévèle, Nomain, Noyelles-lès-Seclin, Péronne-en-Mélantois, Phalempin,
Pont-à-Marcq, Ronchin, Sainghin-en-Mélantois, Saint-André-lez-Lille, Santes,
Seclin, Sequedin, Templeuve-en-Pévèle, Thumeries, Tourmignies, Tressin,
Villeneuve-d'Ascq, Wahagnies, Wannehain, Wasquehal, Wattignies, Wavrin,
Willems (Nord)

Autres communes de la concertation : Allennes-les-Marais, Annœullin, Bauvin,
Carnin, Provin

Dossier porté par la société Aéroport de Lille SAS _____

Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220128_0832_49944.jpg

Date : 28/01/2022 Heure : 08:32

Annexe :

Enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin.
Communes recevant les dossier d'enquête publique et registre d'enquête associé : Anstaing, Avelin, Fretin, Lesquin, Lille, Pont-à-Marcq, Seclin, Templemars, Vendeville (Nord).

En exécution de l'arrêté du 13 décembre 2021 de Monsieur le préfet du Nord, je soussigné, M _____, membre de la commission d'enquête, ai ouvert ce jour, le présent registre côté et paraphé, contenant 50 feuillets, pour recevoir les appréciations, suggestions, contre-propositions du public, pendant une durée de 30 jours, soit du 10 janvier 2022 au 14 février 2022.

le _____ de _____ H à _____ H
le _____ de _____ H à _____ H
le _____ de _____ H à _____ H

À _____, le Le PT de la commune
Le Commissaire Enquêteur
Christian Lebon

Première journée

Le 10 janvier 2022 de 9 H 00 à 19 H 00
Observations de M _____

PREFET DU NORD

Registre d'enquête publique du projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin
Département du Nord - Codes de l'environnement et de l'urbanisme

Page 2 - 54

Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220128_0833_49945.jpg

Date :

28/01/2022

Heure :

08:33

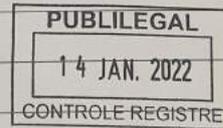
Annexe :

N°1 BUYSCHAERT Jean-Claude le 10 janvier 2022
15 rue des Anciens Combattants
59175 TEMPLEMARS

Je joins une contribution dactylographiée
à ce registre concernant l'aéroport de Lille-Lesquin

N°2 BUYSCHAERT Aline le 10 janvier 2022
15 Rue des Anciens Combattants
59175 TEMPLEMARS

Je joins une contribution dactylographiée à ce registre
concernant l'aéroport de Lille-Lesquin.



PUBLILEGAL

20 JAN. 2022

CONTROLE REGISTRE

N°3 - Le commissaire enquêteur annexe au présent registre, me fait de
Madame DEHOUCQ Nathalie, déposée en mairie de Templemars le 21/01/2022

M F. YOXOTTE - 22/02/2022
Commissaire enquêteur -

Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220128_0833_49946.jpg

Date :

28/01/2022

Heure :

08:33

Annexe :

□

N°4 - M. Philippe BELE - Le 22/01/2022.
1 rue Pierre Cuvier - 59175 TEMPLEMARS.

Aucune opposition de principe à la modernisation de l'aéroport et à son développement, la grande métropole lilloise méritait un aéroport international digne de ce nom.

Toutefois, il paraît nécessaire qu'un taxiway puisse emmener les avions directement au bout de piste de décollage ce qui leur permettrait de prendre de la hauteur plus rapidement et ainsi créer moins de nuisances visuelles et sonores (Reprise d'une remarque pertinente formulée par un pilote habitué de cet aéroport)

Par ailleurs, les pilotes sont "en principe" astreints à respecter un couloir de décollage entre Seclin et Templemars. On constate qu'ils n'en font qu'à leur guise - tantôt couramment sur Seclin, tantôt - et le plus fréquemment - sur Templemars donc au dessus de mon domicile. Enfin d'autres pilotes arrivent à virer rapidement pour suivre le tracé de l'autoroute A1. Il faut de la discipline et au besoin lourde sanction. Un couloir de décollage situé entre Seclin et Templemars doit être impérativement respecté. Un décollage plus rapide permettrait sûrement de virer plus vite pour suivre l'A1.

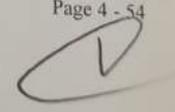
Enfin, il faut faire respecter le xps nocturne et mettre tout en œuvre pour réduire la pollution et le bruit. Les progrès techniques doivent permettre cette avancée.



PRÉFET
DU NORD

Registre d'enquête publique du projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin
Département du Nord - Codes de l'environnement et de l'urbanisme

Page 4 - 54



Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220128_0833_49947.jpg
Date : 28/01/2022 Heure : 08:33
Annexe :

N°5 M^r et M^{me} COUVREUR 28/01/2022

8 rue Jean Monnet - Templemars

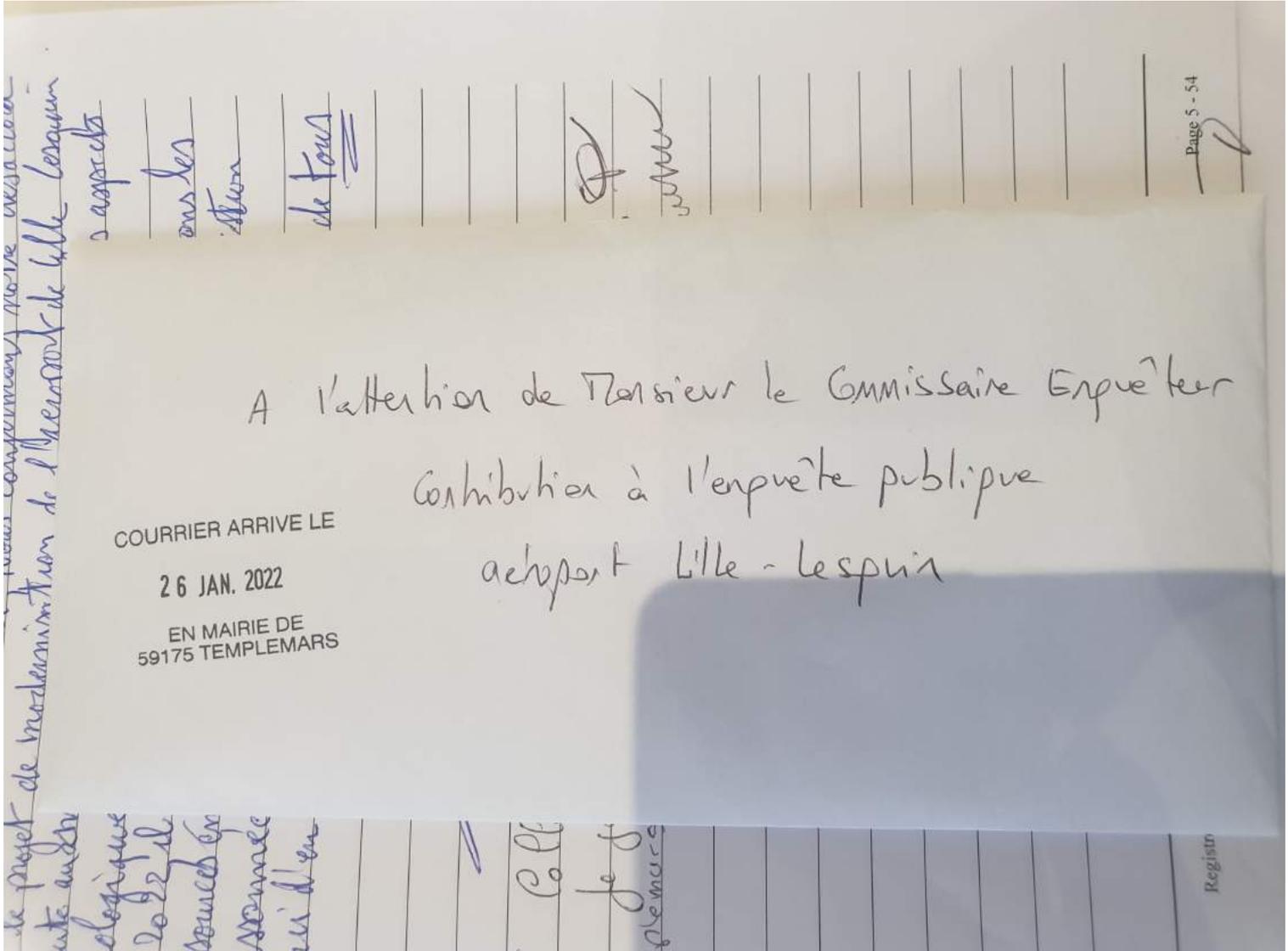
Par le présent courrier, nous confirmons notre désaccord sur le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin suite aux manques au sens le plus large et sur les aspects écologiques, environnementaux et autres en 2022 il n'est plus d'actualité de pousser dans les ressources énergétiques, le avenir est dans la gestion raisonnée pour les générations futures. Merci d'en prendre conscience dans l'intérêt de tous

Couvreur

N°6 Collectif Templemars Survole

Je joins la contribution du Collectif Templemars Survole dactylographie.

Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220128_0833_49948.jpg
Date : 28/01/2022 Heure : 08:33
Annexe :



Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220128_0834_49949.jpg
Date : 28/01/2022 Heure : 08:34
Annexe :

Contribution à l'enquête publique sur le projet de modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin

Madame Mathilde CHOTEAU

19 rue du Maréchal Juin

59175 Templemars

Templemars, le 20/01/2022.

A l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur

Dans le cadre de l'enquête publique, je souhaite exprimer mes griefs et mes plaintes en ce qui concerne le projet dit « de modernisation » de l'aéroport Lille Lesquin.

Sous son intitulé novateur de « modernisation » le principe non clairement exprimé d'extension de l'aéroport et pourtant bien présent.

J'ai acheté il y a quelques temps une maison à Templemars, j'ai fait ce choix pour le confort et le cadre de vie, la sérénité qui se dégagent au sein de cette petite commune située au sud de Lille à proximité de la plaine des Périsseaux .

Force est de constater à la lecture du projet de modernisation que cette situation ne sera malheureusement plus d'actualité ...

En effet, 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 Aéroporutaires (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

Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220128_0834_49950.jpg

Date : 28/01/2022 Heure : 08:34

Annexe :

résidentes à proximité d'un aéroport. Cependant l'article 1^{er} de la loi Constitutionnelle n°2005-205 du 1^{er} 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 à 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.

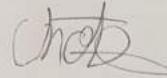
En résumé, ce projet représente un non-sens climatique, économique (retour actuel au ferroviaire, développement d'alternatives de transport) et préjudiciable pour la santé à contre-courant des enjeux environnementaux actuels.

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

Mathilde Choteau



Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220128_0834_49951.jpg
Date : 28/01/2022 Heure : 08:34
Annexe :

N°5 M^r et M^{me} COUVREUR 28/01/2022

8 rue Jean Monnet Templemars.
Par le présent courrier, nous confirmons notre désaccord sur le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin suite aux assurances au sens le plus large et sur les aspects écologiques, environnementaux et autres en 2022 il n'est plus d'actualité de pousser dans les ressources énergétiques, l'avenir est dans la gestion raisonnée pour les générations futures.
Merci d'en prendre conscience dans l'intérêt de tous

Vlaamse

N°6 Collectif Templemars Survole

Je joins la contribution du Collectif Templemars Survole dactylographié.

Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220128_0835_49952.jpg

Date :

28/01/2022

Heure :

08:35

Annexe :

Nom, prénom, adresse
BUYSSCHAERT MARTINE
15, rue des Anciens Combattants
59175 TEMPLEMARS

Date 10 JANVIER 2022

*annexe à l'avis de concertation
n°2*

Contribution à l'enquête publique sur le projet de mise en conformité de l'aéroport de Lille-Lesquin

Loi constitutionnelle n°2005-205 du 1^{er} Mars 2005 relative à la charte de l'environnement (JORF N°0051 du 2 Mars 2005 page 3697)

ARTICLE 1^{er} : CHACUN A LE DROIT DE VIVRE DANS UN ENVIRONNEMENT EQUILIBRÉ ET RESPECTUEUX DE LA SANTE

AU REGARD DE CETTE LOI CONSTITUTIONNELLE

« NON A LA MODERNISATION DE L'AEROPORT DE LILLE-LESQUIN ENTRAINANT DE FAIT » :

- Augmentation des nuisances environnementales et écologiques par les émissions des gaz à effets de serre et l'augmentation du trafic routier qu'il entrainera. Les champs captant autour de l'aéroport sont forcément impactés par la pollution induite par le trafic aéronautique.
- Augmentation des nuisances sonores liées à l'évolution constante du trafic jusque 50 % à terme du projet y compris la nuit puisqu'il n'est pas prévu de couvre-feu de 7 heures consécutives garantissant la santé des populations riveraines de l'aéroport.
- Le non-respect régulier des trajectoires augmente les nuisances sonores des vols. Aucune sanction financière n'est prévue pour les compagnies contrevenantes survolant les habitations et écoles des villages proches de l'aéroport obligeant les habitants à subir les décibels au-delà des normes maximum autorisées.
- La saturation du trafic routier aux alentours de l'aéroport déjà complètement engorgé. Les propositions d'augmentation des transports en commun ne pourront pas éviter l'augmentation des déplacements des véhicules de particuliers. Il est d'ailleurs prévu dans le projet une augmentation significative des parkings devant participer au financement de ces nouvelles liaisons de transports en commun par une surfacturation des tarifs de stationnement.
- L'installation d'infrastructures logistiques dans une métropole déjà ultra urbanisée diminuant la surface des champs captant essentiels à l'alimentation en eau de cette même métropole.
- La dévalorisation des biens immobiliers. Depuis 2020 une obligation est faite aux vendeurs de biens immobiliers d'informer sur les nuisances sonores aériennes.

L'Agence de l'Environnement a remis un avis plutôt défavorable et critique à ce projet mettant en avant le non-sens climatique et écologique d'un agrandissement de l'aéroport et recommande :

- L'avion du futur ce devrait être le TRAIN,
- D'éviter le développement de l'urbanisation,
- L'irréalité d'envisager un doublement du nombre de passager.

« OUI A LA MISE EN CONFIRMITE DE L'AEROPORT DE LILLE-LESQUIN GARANTISSANT LA SECURITE DES PASSAGERS MAIS NON A SA MODERNISATION »

*Fait le 10 janvier 2022
Bricout*

Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220128_0836_49953.jpg

Date :

28/01/2022

Heure :

08:36

Annexe :

Contribution à l'enquête publique
sur le projet de modernisation de
l'aéroport Lille - Lesquin

inscrit au registre
de Templemars sous
le n°3 de la procédure
lettre déposée en mairie
le 21/01/2022
M. F. VOYETTE
Commissaire enquêteur

Madame DEHOUCQ Nathalie
2 Rue Jean Pomet
59175 TEMPLEMARS

Templemars, le 20 janvier 2022

A l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur

Veuillez trouver ci-joint mon courrier adressé
le 14 avril 2021 à Madame Barbara POMPILI,
ministre de la Transition Ecologique concernant le projet
de modernisation de l'aéroport Lille - Lesquin.

Ce dernier a été transmis au ministre délégué auprès
d'elle, chargé des transports, Monsieur Jean-Baptiste
DJEBBARI pour un examen attentif comme l'indique
le courrier joint provenant du ministère.

A ce jour aucune réponse ne m'est parvenue.
Je vous laisse en prendre connaissance et ajouterais
à ma requête cet article premier de la loi constitutionnelle
n° 2005-205 du 1^{er} mars 2005 relative à la Charte
de l'Environnement qui proclame que:
"Chacun a le droit de vivre dans un environnement
équilibré et respectueux de la Santé."

Je vous remercie de l'attention que vous porterez
à ce courrier

DEHOUCQ

Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220128_0836_49954.jpg

Date :

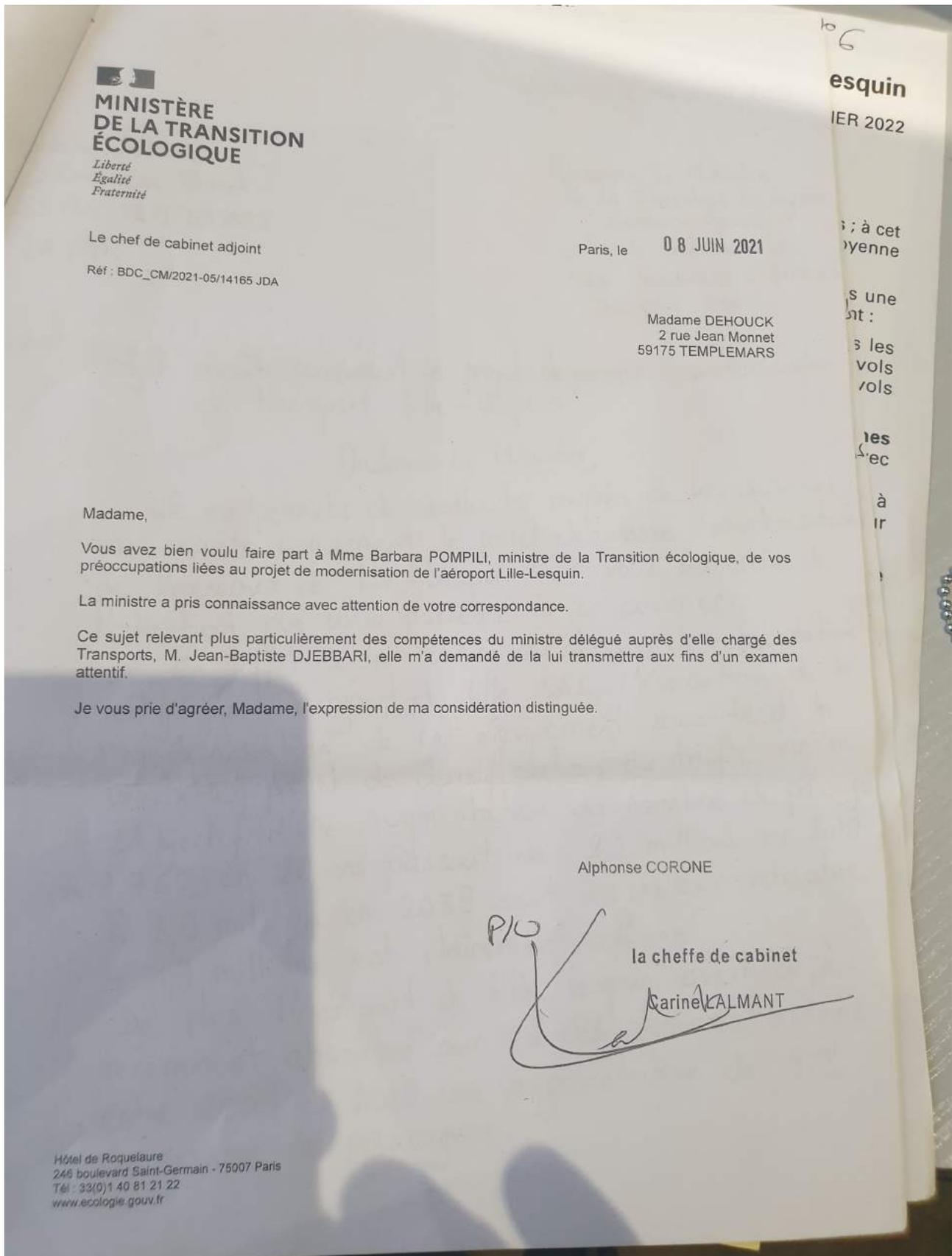
28/01/2022

Heure :

08:36

Annexe :

□



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220128_0836_49955.jpg

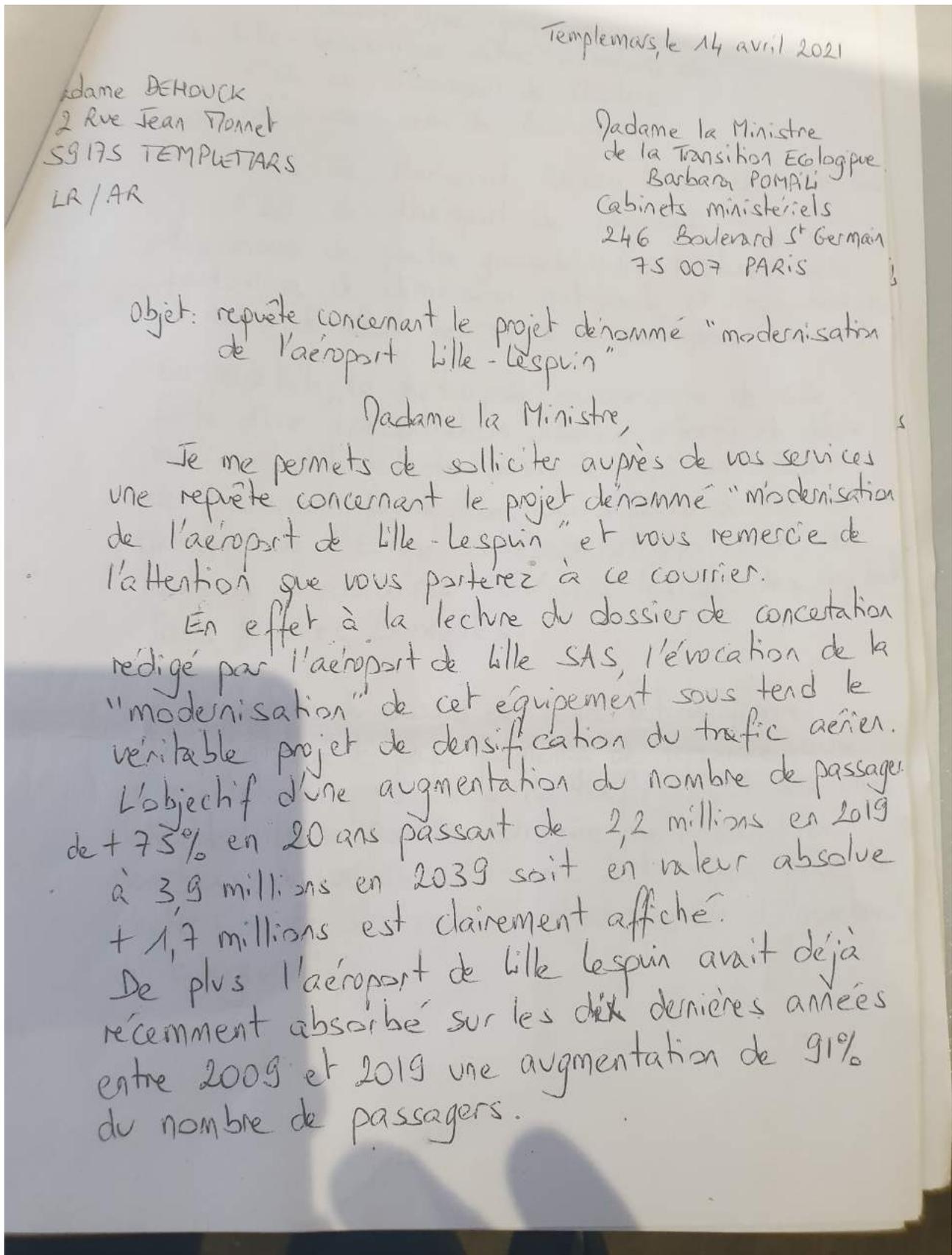
Date :

28/01/2022

Heure :

08:36

Annexe :



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220128_0837_49956.jpg

Date :

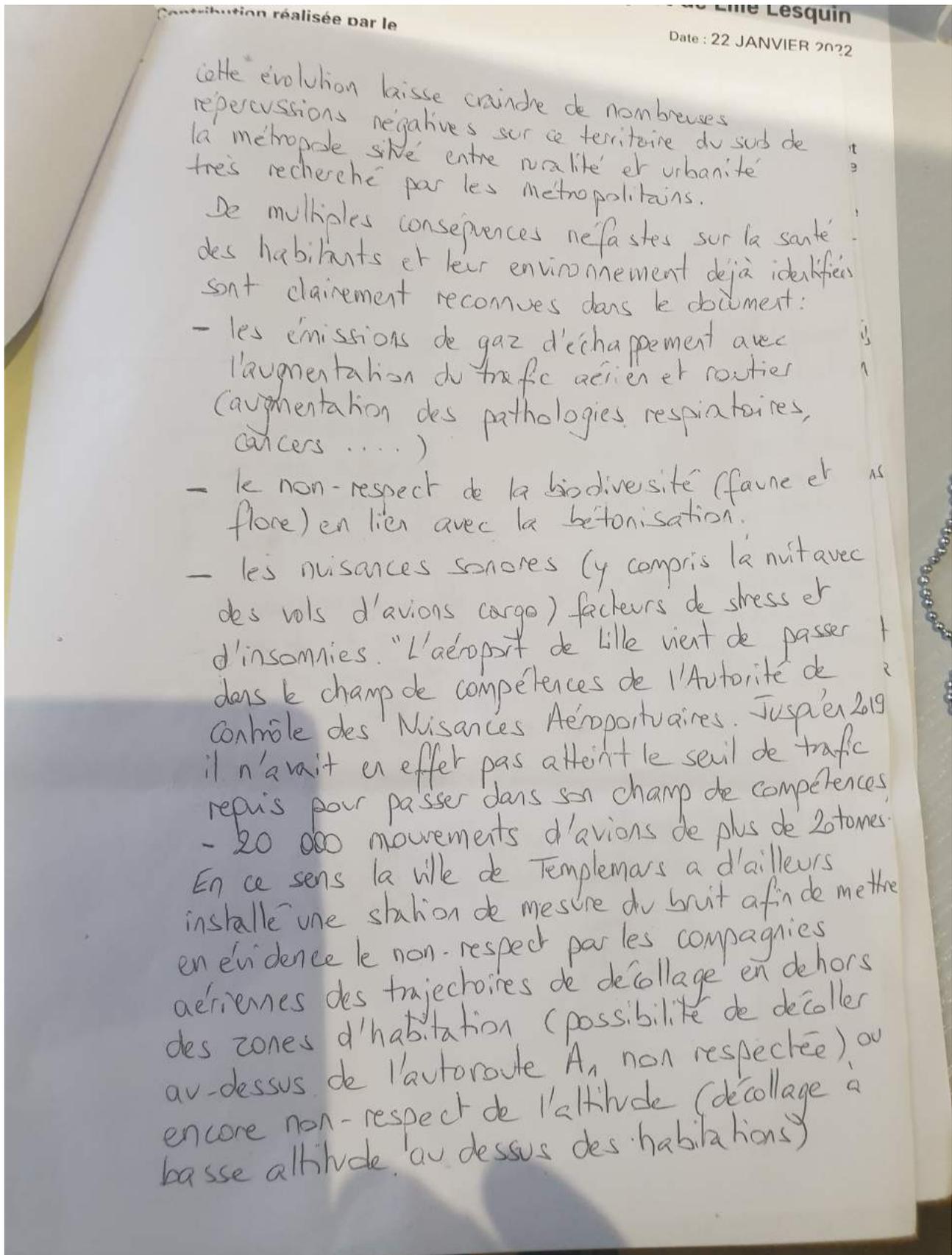
28/01/2022

Heure :

08:37

Annexe :

□



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220128_0837_49957.jpg

Date :

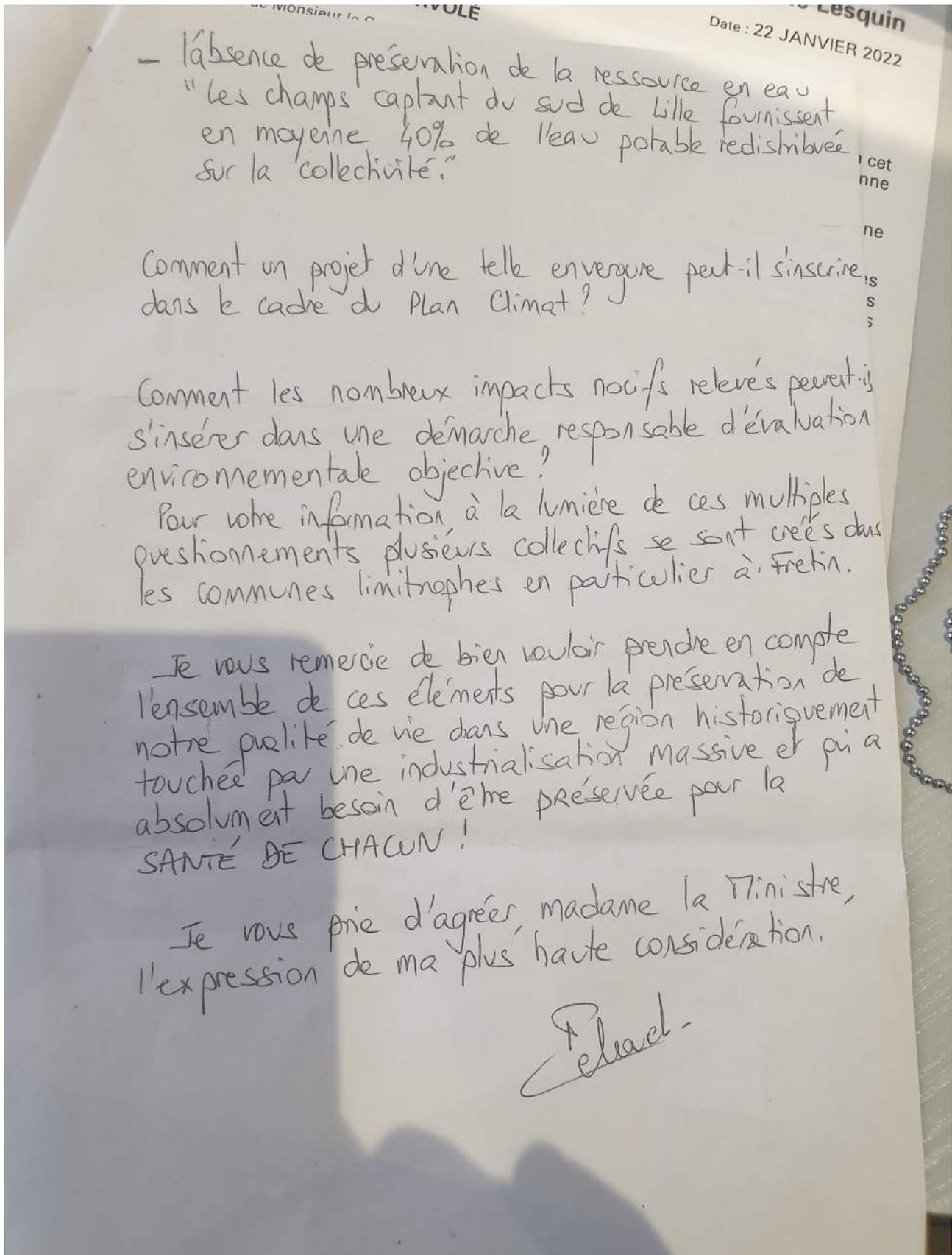
28/01/2022

Heure :

08:37

Annexe :

□



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220128_0837_49958.jpg

Date :

28/01/2022

Heure :

08:37

Annexe :

□

Contribution à l'enquête publique sur le projet de modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin

Date : 22 JANVIER 2022

Contribution réalisée par le Collectif TEMPLEMARS SURVOLÉ

A l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur :

Le collectif a été créé pour la défense de la qualité de vie des Templemarois ; à cet effet il représente la voix d'une partie des habitants du village. La pétition citoyenne qui vient compléter l'enquête publique en est le reflet incontestable.

Le collectif souhaite, dans le but de sauvegarder la **SANTÉ** des Templemarois une amélioration du projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin concernant :

1 - Obtention d'un couvre feu à minima de 23 h à 6 h du matin pour tous les mouvements d'avions, c'est-à-dire : vols commerciaux, vols techniques, vols sportifs, fret et avions basés. Uniquement autorisés : les vols sanitaires et vols militaires d'urgence.

2 - Trajectoires des avions Est et Ouest IMPOSÉES aux compagnies aériennes évitant au maximum le survol des zones urbanisées, définies **en concertation** avec les communes riveraines de l'aéroport.
En cas de non respect : sanctions financières immédiates et conséquentes à l'encontre des compagnies contrevenantes (seule action dissuasive efficace pour un respect strict des trajectoires).

3 - NON au projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin entraînant une forte augmentation du trafic aérien. Nous souhaitons un engagement ferme et contractuel concernant les chiffres indiqués par Aéroport de Lille Lesquin et la SMALIM (propriétaire de l'aéroport) sur le nombre de vols maximum prévus pour les prochaines années (nombre lié à l'emploi). Ceci garantissant une augmentation raisonnée du trafic. De fortes sanctions financières pour le concessionnaire et la SMALIM étant précisées en cas de non respect.

Ces légitimes modifications n'ont pour unique but que la sauvegarde de la **SANTÉ** de la population survolée et le **respect de leur environnement**.

Rappel de la constitution Française de 2005 ayant pour but d'inscrire une écologie humaniste au cœur de notre pacte républicain :

Charte sur l'environnement

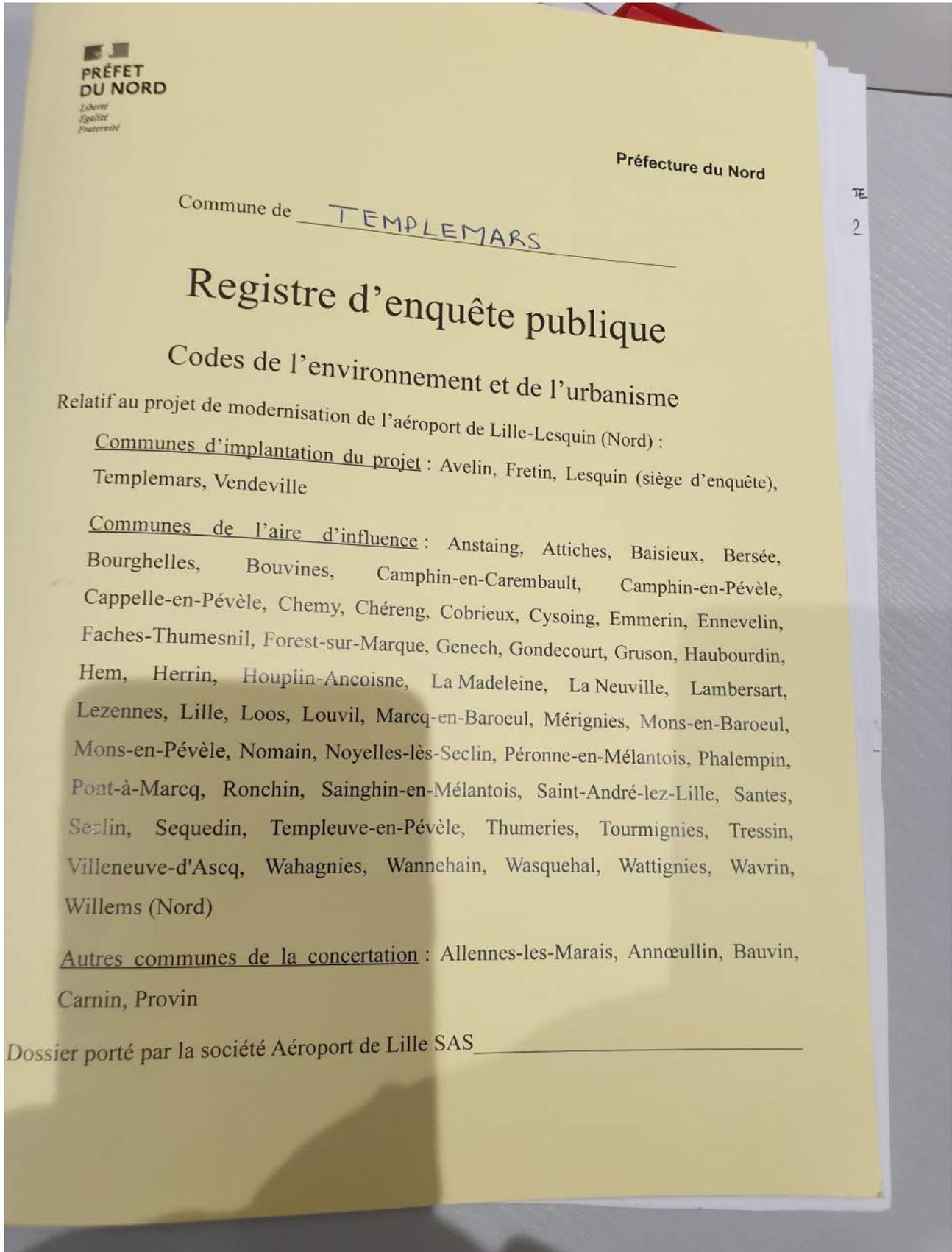
Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.

La modernisation de l'aéroport amenant une inévitable augmentation importante du nombre de survols des populations va à l'encontre des conclusions environnementales et de toutes les résolutions de la COP 21 auxquelles s'ajoutent toutes celles des COP suivantes.

OUI le transport aérien est polluant et contribue au dérèglement climatique.
Des solutions de remplacement existent sur un nombre important de trajets, par le train notamment ; l'aéroport de Lesquin étant proche de plusieurs grands aéroports sa modernisation telle que prévue est délétère et totalement inutile.



Nom du fichier Photo : REP21507_0_1_20220128_0837_49959.jpg
Date : 28/01/2022 Heure : 08:37
Annexe :



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220204_0848_50163.jpg

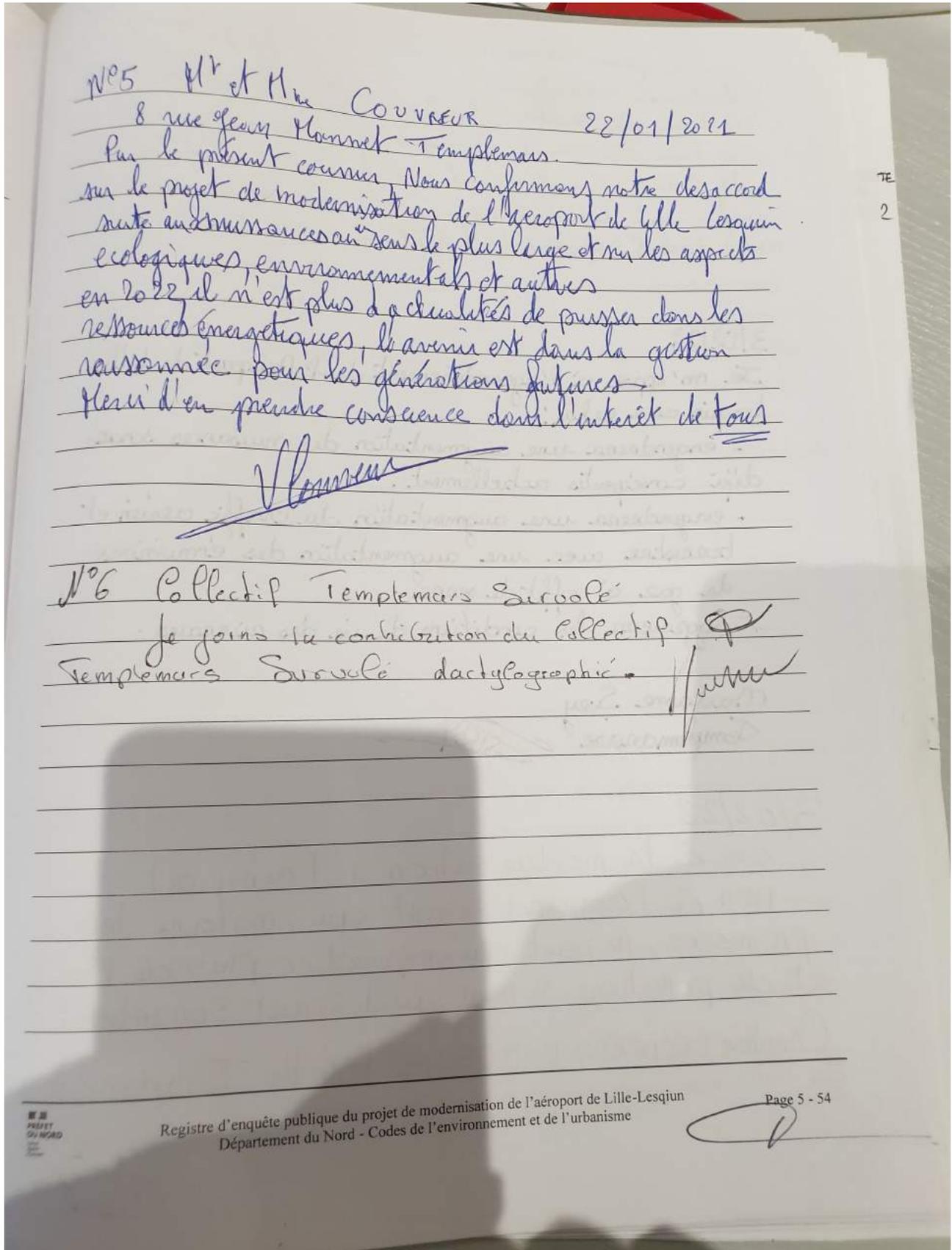
Date :

04/02/2022

Heure :

08:48

Annexe :



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220204_0848_50164.jpg

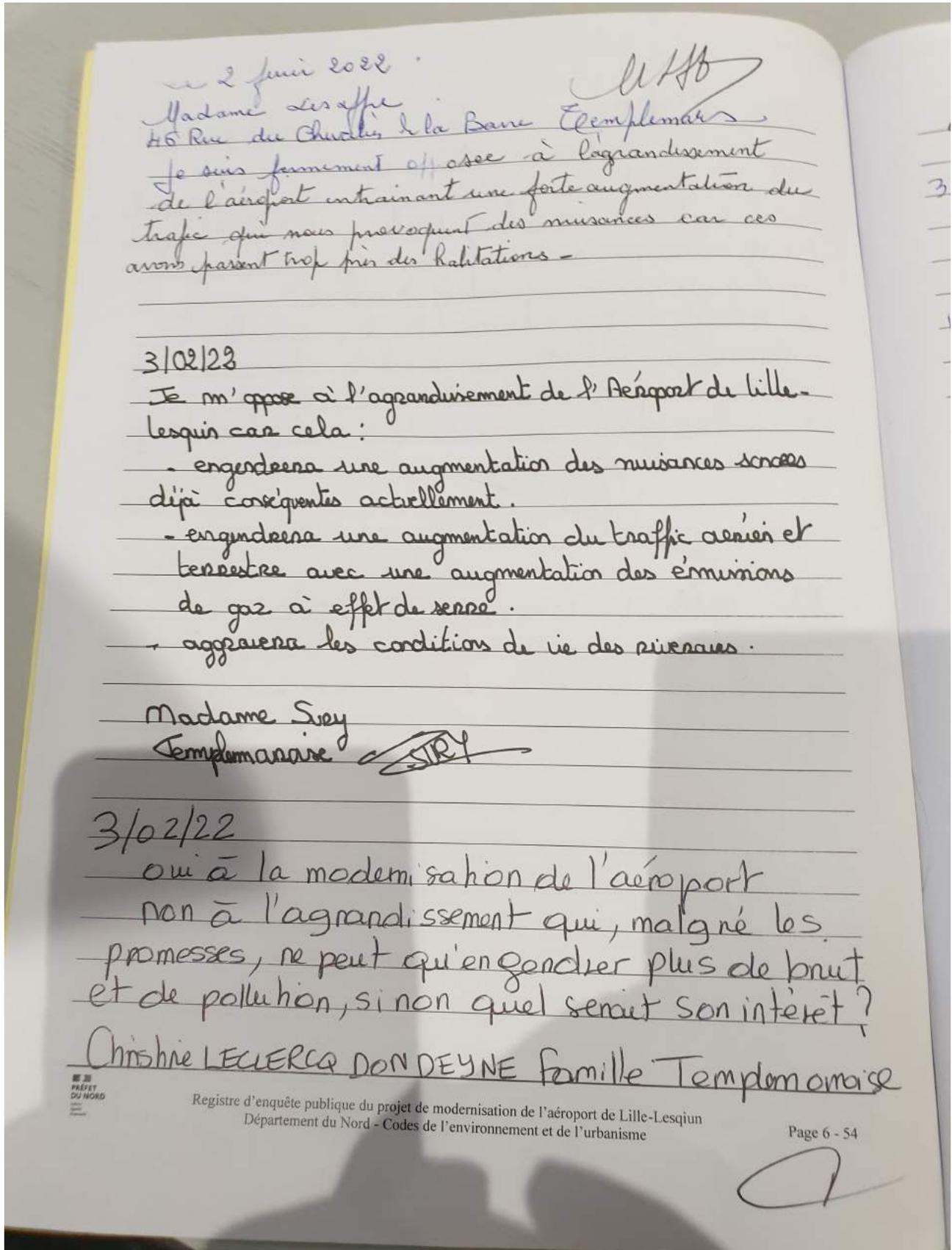
Date :

04/02/2022

Heure :

08:48

Annexe :



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220204_0849_50168.jpg

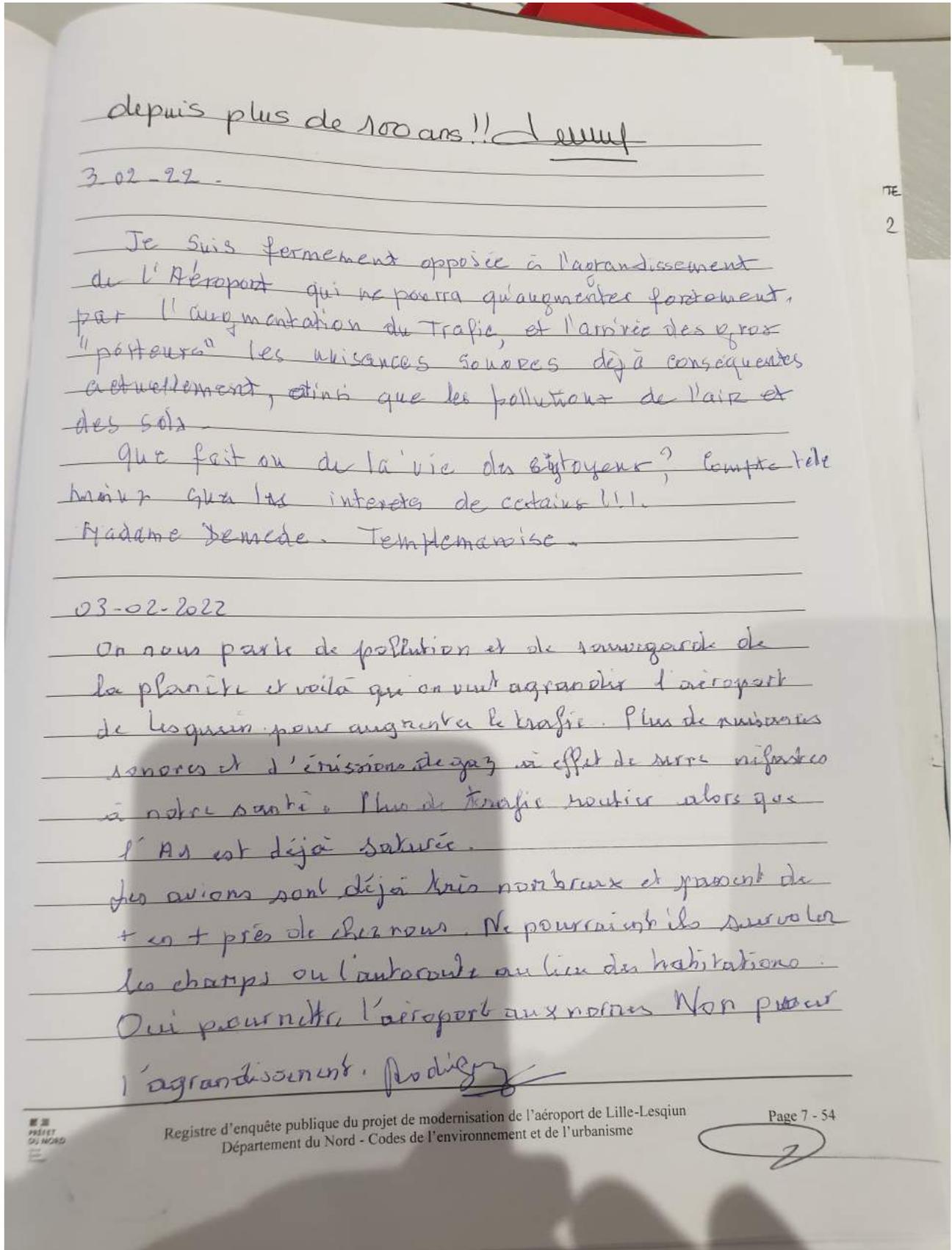
Date :

04/02/2022

Heure :

08:49

Annexe :



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220204_0849_50170.jpg

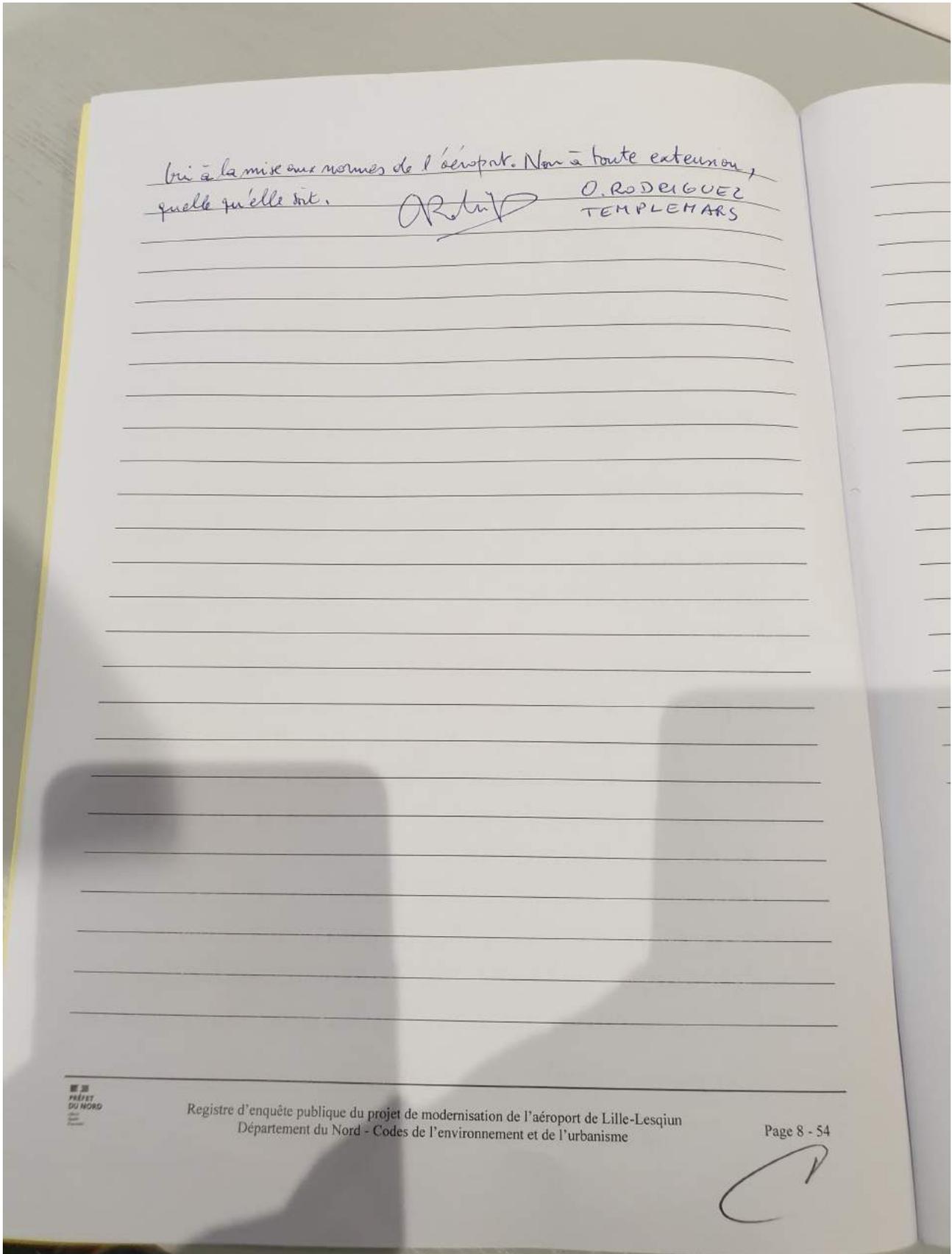
Date :

04/02/2022

Heure :

08:49

Annexe :



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_1_20220204_0849_50171.jpg

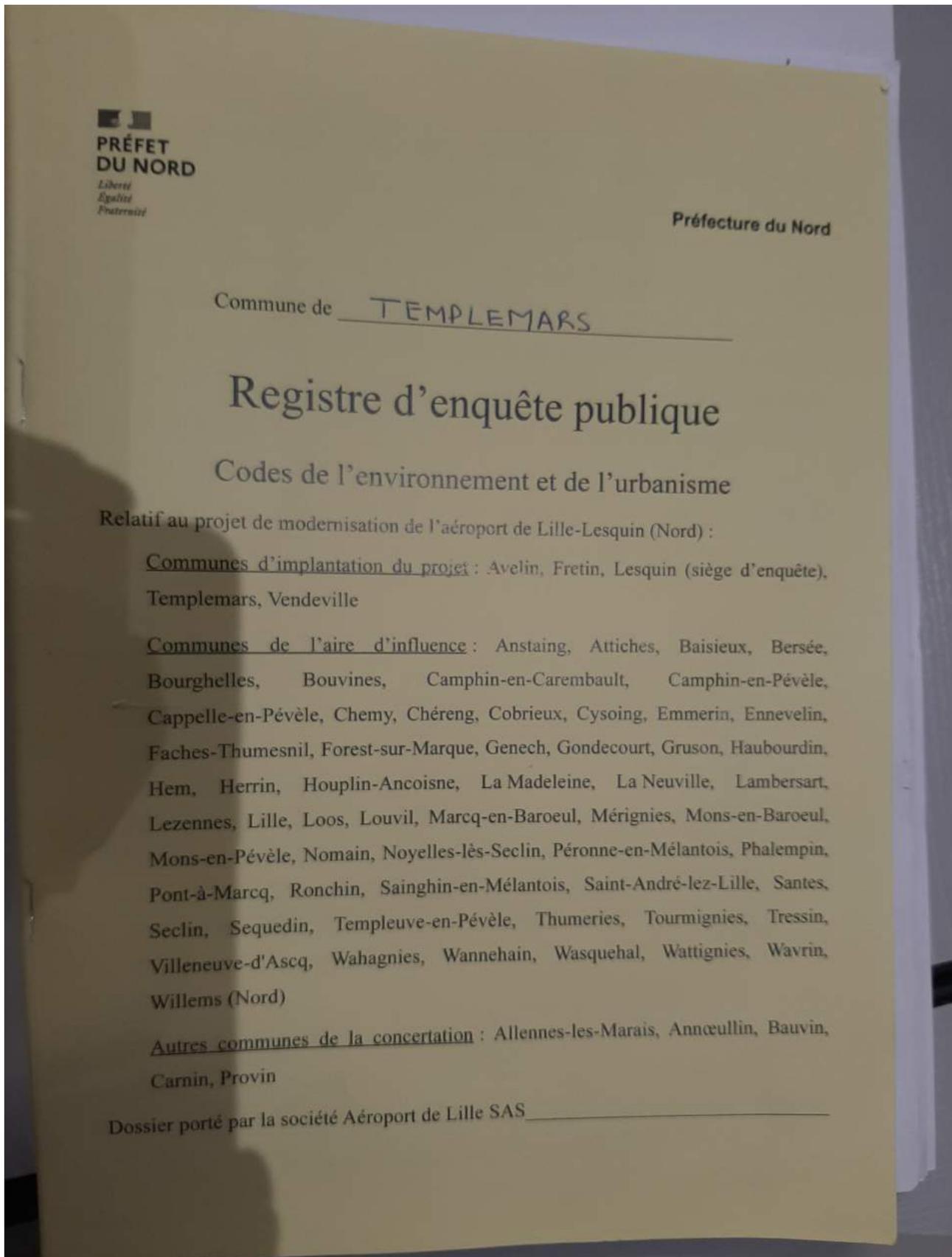
Date :

04/02/2022

Heure :

08:49

Annexe :



Nom du fichier Photo : EP21507_0_HQ_20220214_115959.jpg

Date : 14/02/2022 Heure : 11:59

Annexe :

Commune de VENDEVILLE

Registre d'enquête publique

Codes de l'environnement et de l'urbanisme

Relatif au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin (Nord) :

Communes d'implantation du projet : Avelin, Fretin, Lesquin (siège d'enquête),
Templemars, Vendeville

Communes de l'aire d'influence : Anstaing, Attiches, Baisieux, Bersée,
Bourghelles, Bouvines, Camphin-en-Carembault, Camphin-en-Pévèle,
Cappelle-en-Pévèle, Chemy, Chérens, Cobrieux, Cysoing, Emmerin, Ennevelin,
Faches-Thumesnil, Forest-sur-Marque, Genech, Gondecourt, Gruson, Haubourdin,
Hem, Herrin, Houplin-Ancoisne, La Madeleine, La Neuville, Lambersart,
Lezennes, Lille, Loos, Louvil, Marcq-en-Baroeul, Mérignies, Mons-en-Baroeul,
Mons-en-Pévèle, Nomain, Noyelles-lès-Seclin, Péronne-en-Mélantois, Phalempin,
Pont-à-Marcq, Ronchin, Sainghin-en-Mélantois, Saint-André-lez-Lille, Santes,
Seclin, Sequedin, Templeuve-en-Pévèle, Thumeries, Tourmignies, Tressin,
Villeneuve-d'Ascq, Wahagnies, Wannehain, Wasquehal, Wattignies, Wavrin,
Willems (Nord)

Autres communes de la concertation : Allennes-les-Marais, Annœullin, Bauvin,
Carnin, Provin

Dossier porté par la société Aéroport de Lille SAS _____

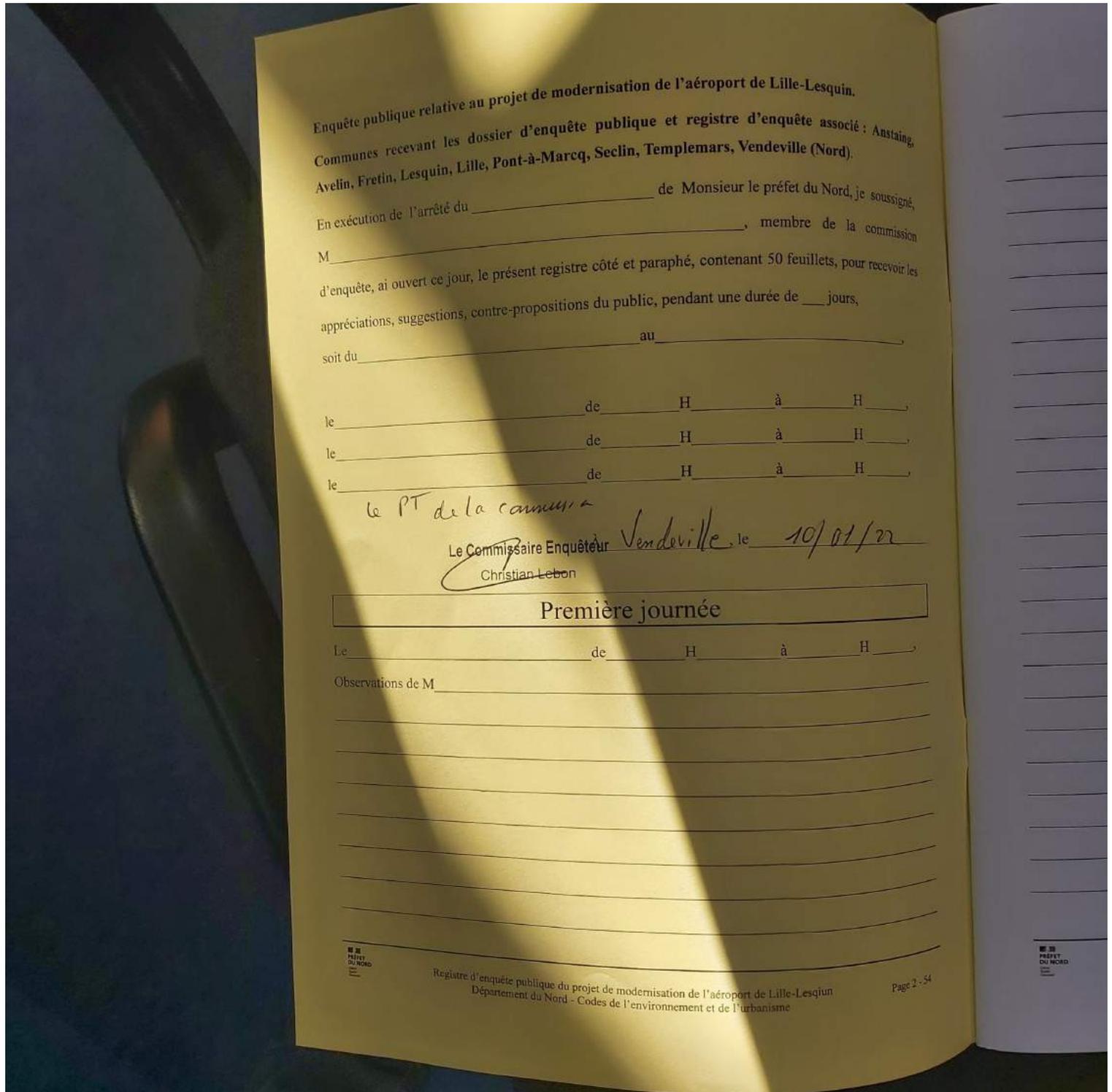
Nom du fichier Photo : REP21507_0_0_20220114_1333_49365.jpg

Date : 14/01/2022

Heure :

13:33

Annexe :



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_0_20220114_1333_49366.jpg

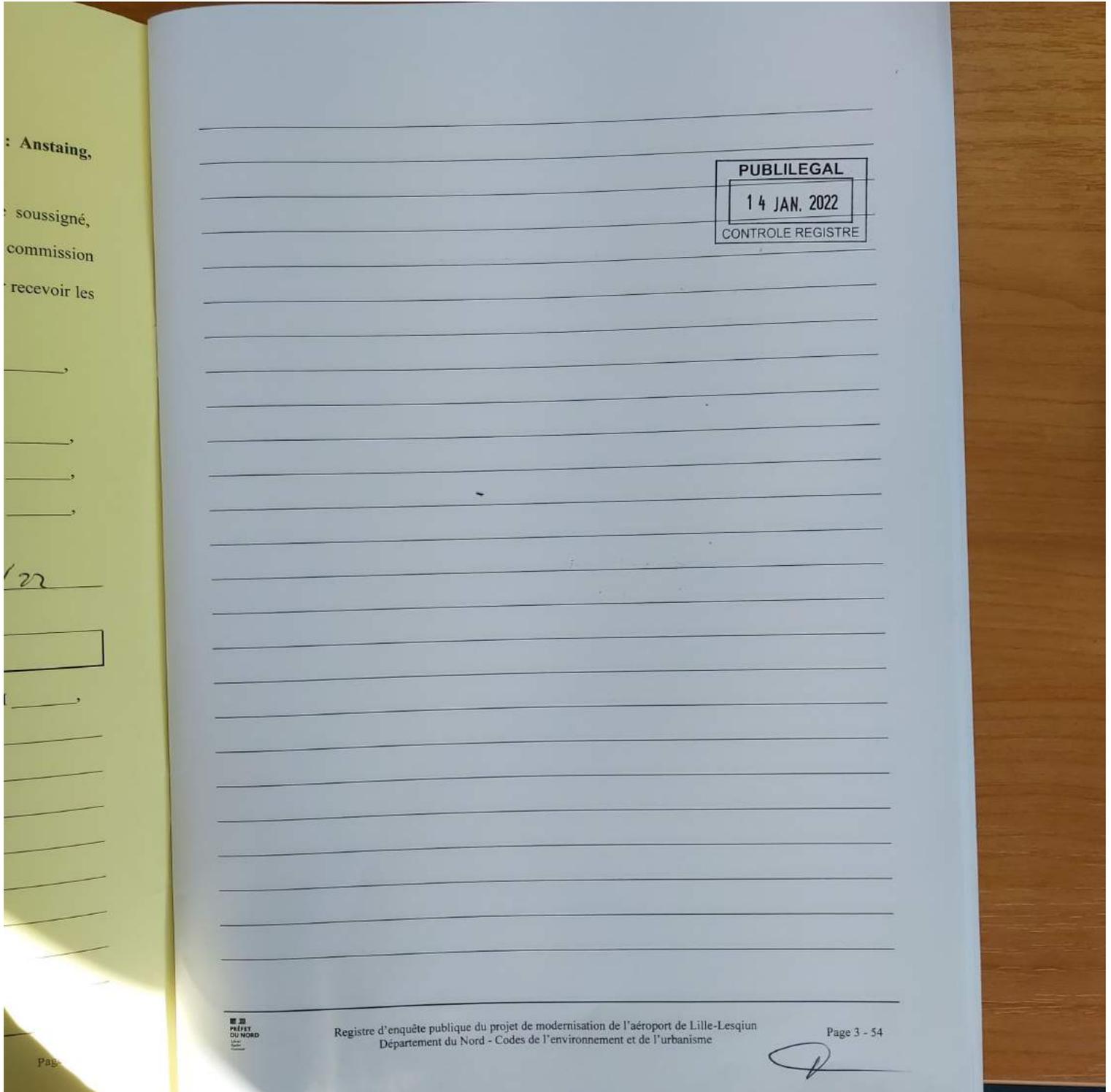
Date :

14/01/2022

Heure :

13:33

Annexe :



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_0_20220114_1334_49367.jpg

Date :

14/01/2022

Heure :

13:34

Annexe :

Commune de VENDEVILLE

Registre d'enquête publique

Codes de l'environnement et de l'urbanisme

Relatif au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin (Nord) :

Communes d'implantation du projet : Avelin, Fretin, Lesquin (siège d'enquête),
Templemars, Vendeville

Communes de l'aire d'influence : Anstaing, Attiches, Baisieux, Bersée,
Bourghelles, Bouvines, Camphin-en-Carembault, Camphin-en-Pévèle,
Cappelle-en-Pévèle, Chemy, Chérens, Cobrieux, Cysing, Emmerin, Ennevelin,
Faches-Thumesnil, Forest-sur-Marque, Genech, Gondécourt, Gruson, Haubourdin,
Hem, Herrin, Houplin-Ancoisne, La Madeleine, La Neuville, Lambersart,
Lezennes, Lille, Loos, Louvil, Marcq-en-Baroeul, Mérignies, Mons-en-Baroeul,
Mons-en-Pévèle, Nomain, Noyelles-lès-Scclin, Péronne-en-Mélantois, Phalempin,
Pont-à-Marcq, Ronchin, Sainghin-en-Mélantois, Saint-André-lez-Lille, Santes,
Scclin, Sequedin, Templeuve-en-Pévèle, Thumeries, Tourmignies, Tressin,
Villeneuve-d'Ascq, Wahagnies, Wannehain, Wasquehal, Wattignies, Wavrin,
Willemms (Nord)

Autres communes de la concertation : Allennes-les-Marais, Anceullin, Bauvin,
Carnin, Provin

Dossier porté par la société Aéroport de Lille SAS _____

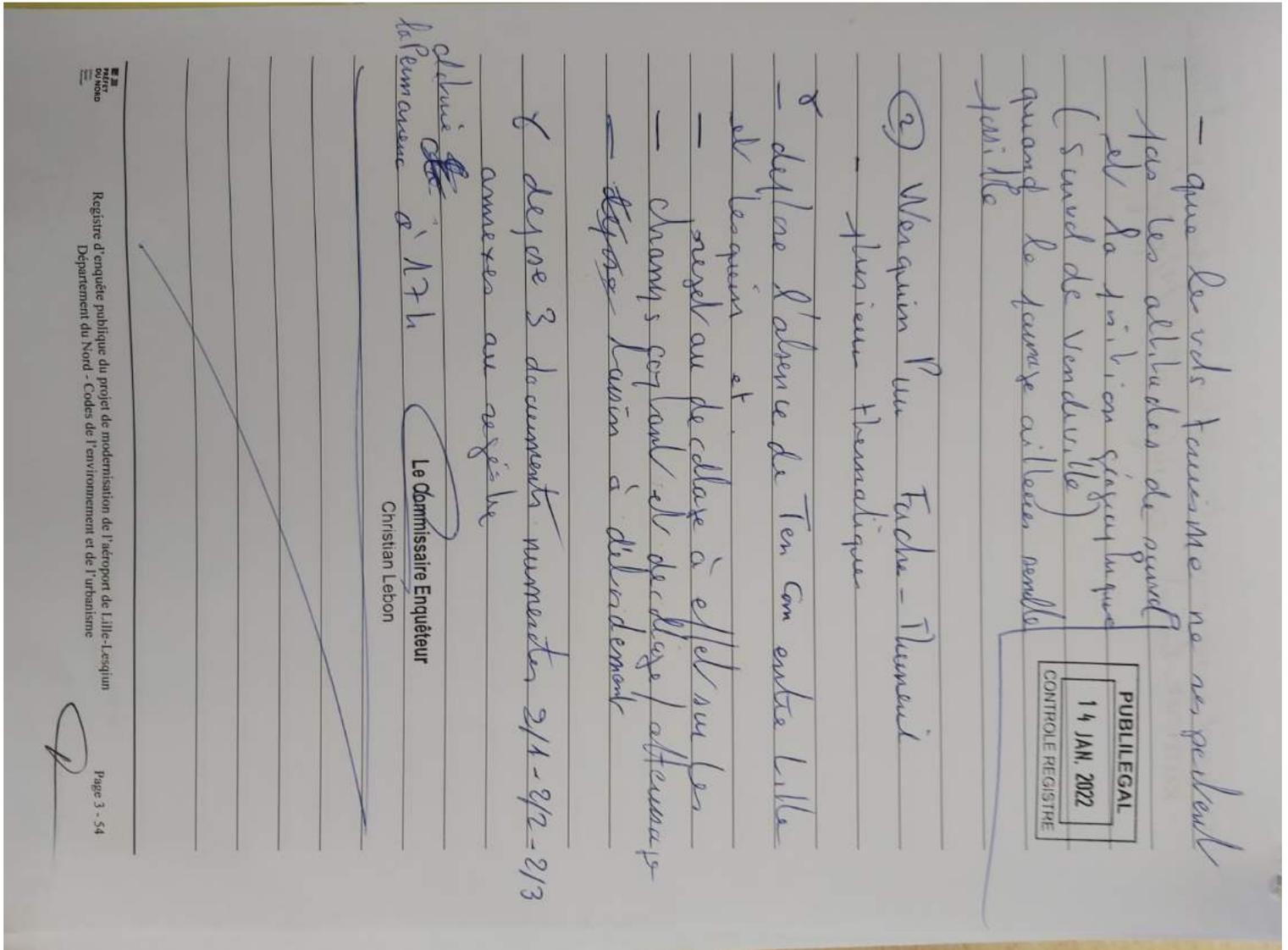
Nom du fichier Photo : REP21507_0_0_20220120_1049_49582.jpg

Date : 20/01/2022

Heure :

10:49

Annexe :



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_0_20220120_1049_49583.jpg

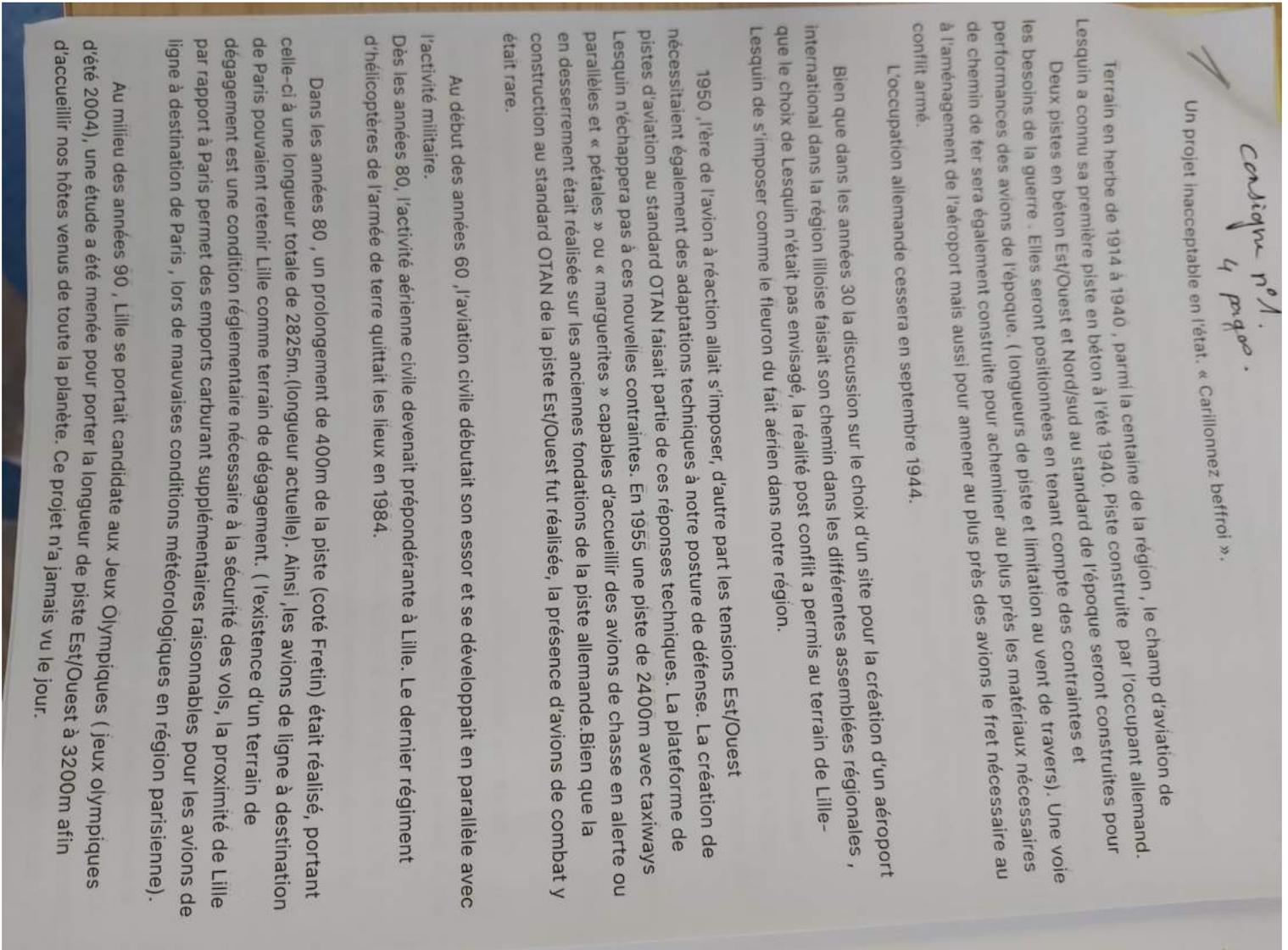
Date :

20/01/2022

Heure :

10:49

Annexe :



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_0_20220120_1049_49584.jpg

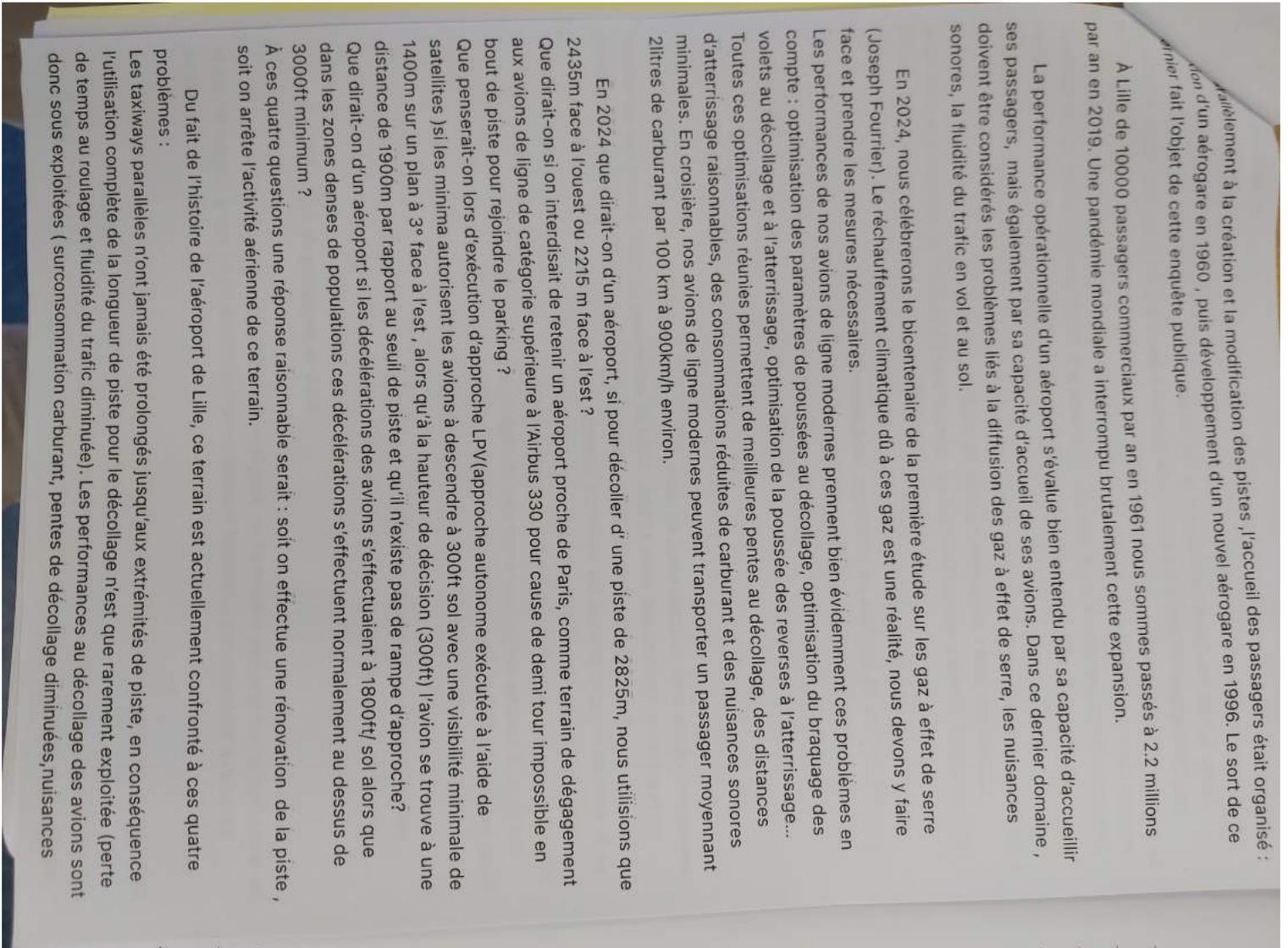
Date :

20/01/2022

Heure :

10:49

Annexe :



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_0_20220120_1050_49585.jpg

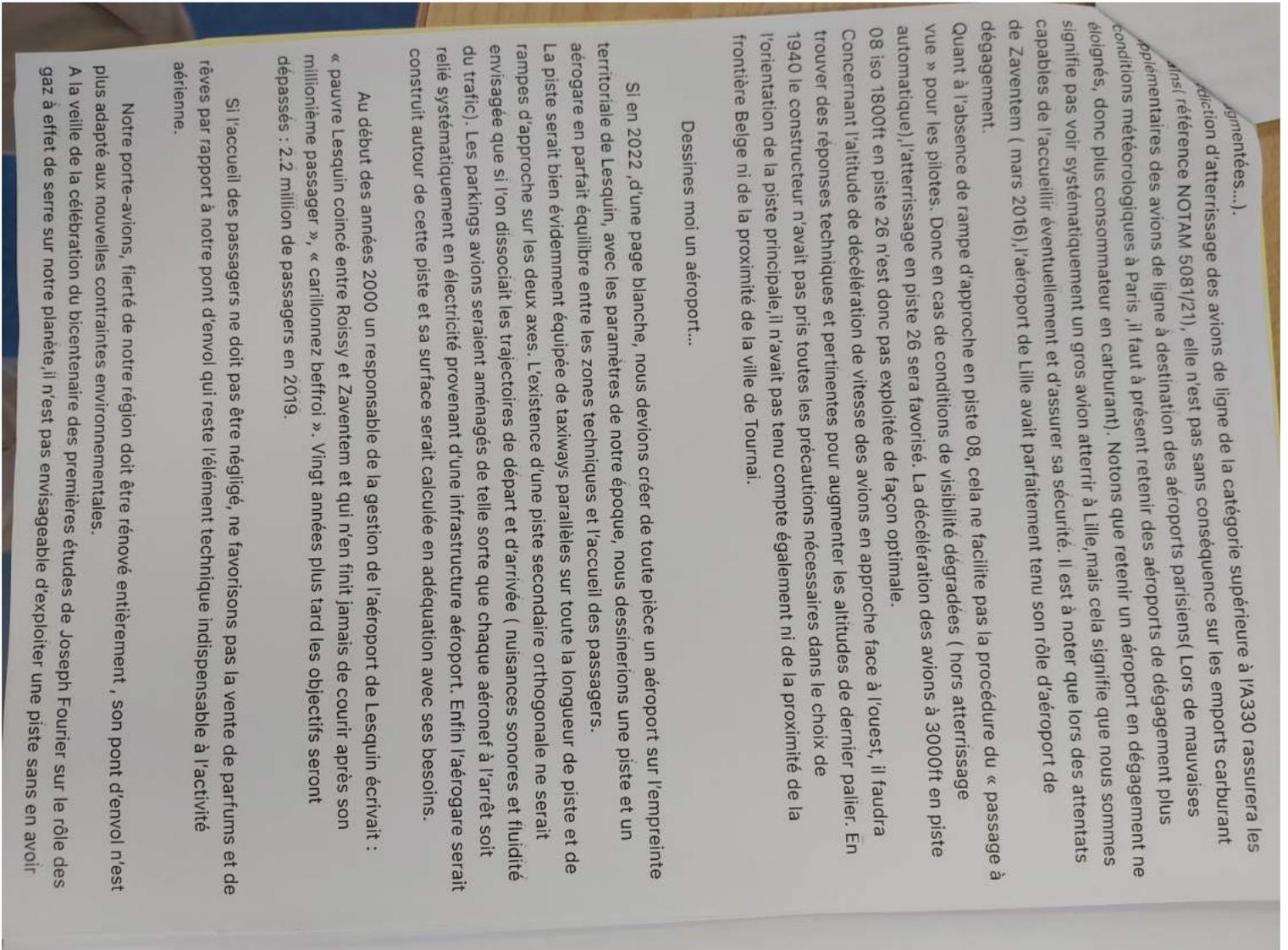
Date :

20/01/2022

Heure :

10:50

Annexe :



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_0_20220120_1050_49586.jpg

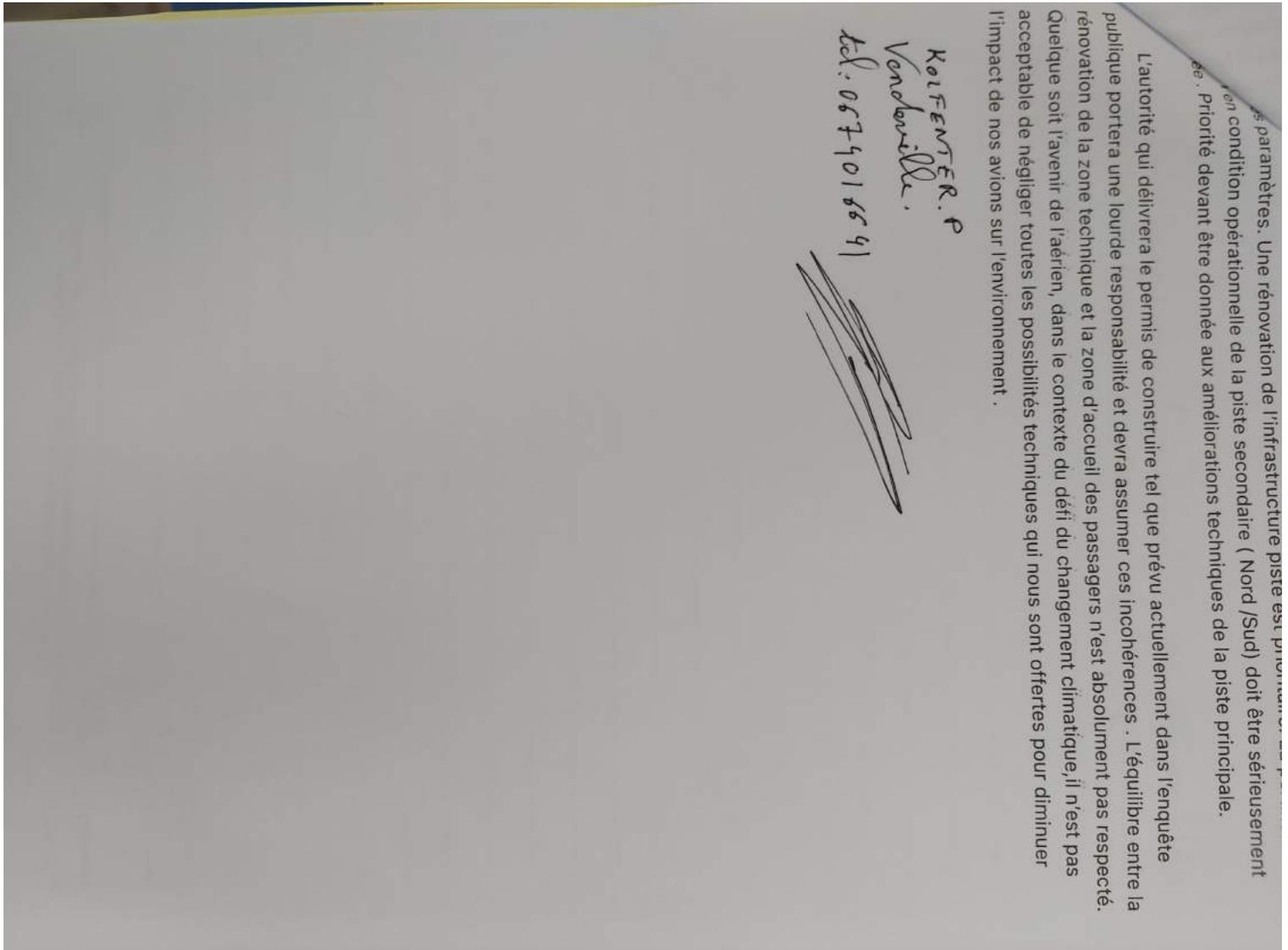
Date :

20/01/2022

Heure :

10:50

Annexe :



Nom du fichier Photo : REP21507_0_0_20220120_1050_49587.jpg
Date : 20/01/2022 Heure : 10:50
Annexe :



Nom du fichier Photo :

REP21507_0_0_20220120_1050_49588.jpg

Date :

20/01/2022

Heure :

10:50

Annexe :

PRÉFET
DU NORD
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Préfecture du Nord

Commune de VENDEVILLE

Registre d'enquête publique

Codes de l'environnement et de l'urbanisme

Relatif au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin (Nord) :

Communes d'implantation du projet : Avelin, Fretin, Lesquin (siège d'enquête),
Templemars, Vendeville

Communes de l'aire d'influence : Anstaing, Attiches, Baisieux, Bersée,
Bourghelles, Bouvines, Camphin-en-Carembault, Camphin-en-Pévèle,
Cappelle-en-Pévèle, Chemy, Chéreng, Cobrieux, Cysoing, Emmerin, Ennevelin,
Faches-Thumesnil, Forest-sur-Marque, Genech, Gondecourt, Gruson, Haubourdin,
Hem, Herrin, Houplin-Ancoisne, La Madeleine, La Neuville, Lambersart,
Lezennes, Lille, Loos, Louvil, Marcq-en-Baroeul, Mérignies, Mons-en-Baroeul,
Mons-en-Pévèle, Nomain, Noyelles-lès-Seclin, Péronne-en-Mélantois, Phalempin,
Pont-à-Marcq, Ronchin, Sainghin-en-Mélantois, Saint-André-lez-Lille, Santes,
Seclin, Sequedin, Templeuve-en-Pévèle, Thumeries, Tourmignies, Tressin,
Villeneuve-d'Ascq, Wahagnies, Wannehain, Wasquehal, Wattignies, Wavrin,
Willems (Nord)

Autres communes de la concertation : Allennes-les-Marais, Annœullin, Bauvin,
Carnin, Provin

Dossier porté par la société Aéroport de Lille SAS _____

Nom du fichier Photo : REP21507_0_0_20220128_1104_49989.jpg
Date : 28/01/2022 Heure : 11:04
Annexe :

Permanence Vendeville n°2

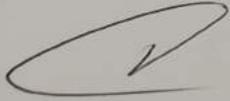
PUBLILEGAL le lundi 24 Janvier 2022 de
13h30 à 17h

20 JAN. 2022

CONTROLE REGISTRE ouvert à 13h30

Le Commissaire Enquêteur
Christian Lebon

✓ Mme Morniroli Marie Annick de Bouvines
vient consulter le dossier et obtenir des
renseignements généraux relatifs à l'enquête
publique


 Registre d'enquête publique du projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin
 Département du Nord - Codes de l'environnement et de l'urbanisme

Page 5 - 54

Nom du fichier Photo :

REP21507_0_0_20220128_1105_49990.jpg

Date :

28/01/2022

Heure :

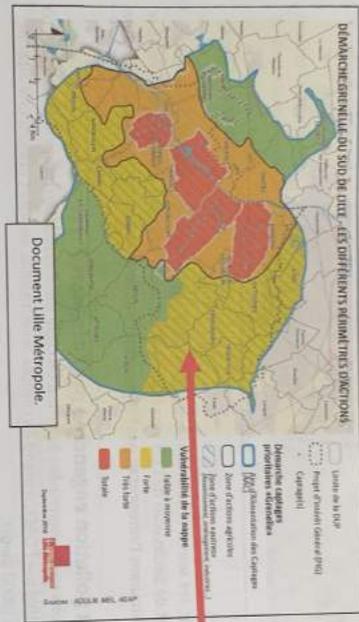
11:05

Annexe :

Questions enquête publique extension aéroport de Lesquin.

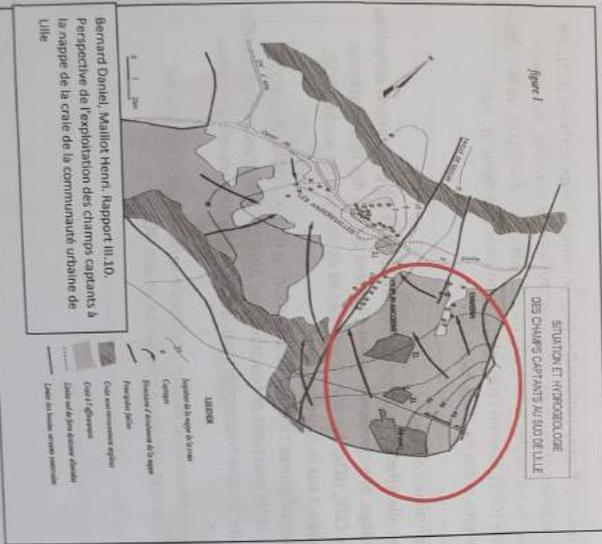
C n°2 / RS n°214
D

Protection des champs captants du sud de la Métropole de Lille
Les champs captants du sud de la Métropole de Lille sont particulièrement précieux et bénéficient d'une protection renforcée contre tous risques de pollution. Voir démarche Captages Prioritaires Grenelle. L' Aire d'Alimentation des Captages du Sud de Lille en fait partie et bénéficie à ce titre d'une protection particulière dans le SDAGE Artois-Picardie, le SAGE Marque-Dedelle, le SCOT de l'arrondissement de Lille, le PLU2 de la MEL et le PIG des champs captants du Sud de Lille.



En particulier, la zone située au Nord-Est des champs captants est classée en « Forte » et en « Projet d'intérêt Général ».

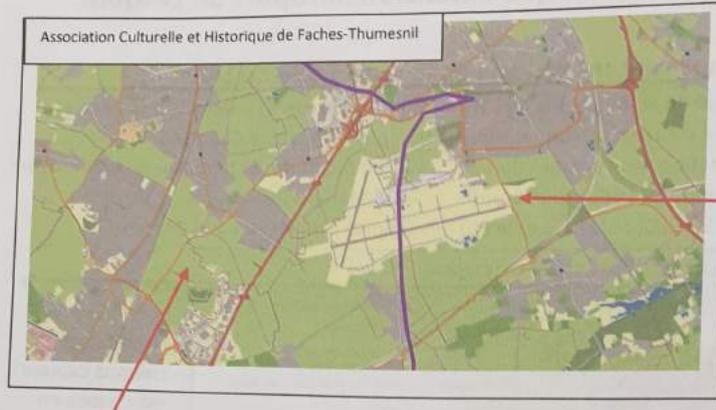
Figure 1
STATION ET HYDROLOGIE DES CHAMPS CAPTANTS AU SUD DE LILLE



Bernard Daniel, Maillot Henri, Rapport III.10. Perspective de l'exploitation des champs captants à la nappe de la craie de la communauté urbaine de Lille

Les études montrent en particulier la direction des écoulements souterrains. Plus particulièrement, du Nord-Est des champs captants vers le centre !

Il s'avère que l'aéroport de Lesquin se situe pour une bonne part sur les champs captants.



Aéroport

En particulier, la plupart des décollages survolent les champs captants depuis la piste orientée Est-Ouest.

Champs captants

Comme vue plus haut, les sens d'écoulement souterrain de la nappe vers les captages d'Emmerin, d'Houplin Ancoisne et de Seclin vont de l'Est vers l'Ouest. C'est le cas des eaux pluviales infiltrées par les terres agricoles entourant l'aéroport et par l'aéroport lui-même à travers ses bassins d'infiltration.

Qu'en est-il de la pollution engendrée par l'aéroport ?

Les émissions des avions sont déterminées à partir d'un cycle théorique atterrissage – décollage (LTO : Landing Take-Off) défini par l'OACI. Il prend en compte les émissions au sol et jusqu'à une altitude d'environ 900 mètres (3000 pieds).

Les principaux polluants sont les oxydes d'azote ($\text{NO}_x = \text{NO}_2 + \text{NO}$), le monoxyde de carbone (CO), des hydrocarbures imbrûlés (HC) et composés organiques volatiles (COV) dont le benzène, des suies – vocable retenu par l'industrie pour les particules fines (PM), du dioxyde de soufre (SO_2), de la vapeur d'eau (H_2O), du dioxyde de carbone (CO_2) et enfin l'ozone (O_3), non émis directement, mais résultant de réactions photochimiques entre les NO_x , HC et COV.

La pollution des avions se situe à plusieurs niveaux

- La pollution locale directe : elle affecte les usagers des aéroports et les populations survolées en phases approche/décollage, elle comporte essentiellement du CO, des hydrocarbures imbrûlés au roulage et des COV, NO_x , des particules fines et du dioxyde de soufre (SO_2). Cette pollution a un fort impact sur la santé publique.
- La pollution d'altitudes intermédiaires : il s'agit de pollution au dioxyde de soufre (SO_2) induisant les pluies acides, et de réactions photochimiques dont les précurseurs sont les NO_x et les HC et COV générant de l'ozone troposphérique, qui va aussi jouer un rôle au niveau global.
- La pollution globale, avec un phénomène majeur : l'effet de serre lié aux émissions de dioxyde de carbone (CO_2), aux traînées de condensation et aux NO_x .

Pierre WERQUIN

Janvier 2022

Nom du fichier Photo :

REP21507_0_0_20220128_1106_49992.jpg

Date :

28/01/2022

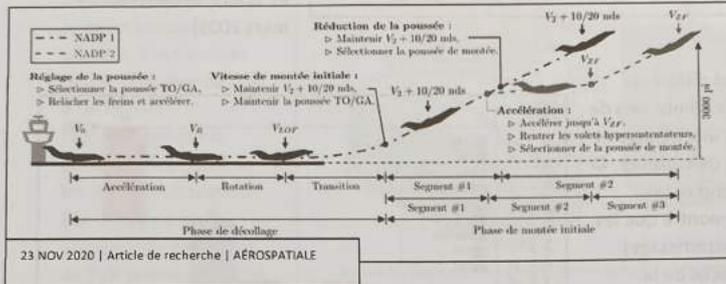
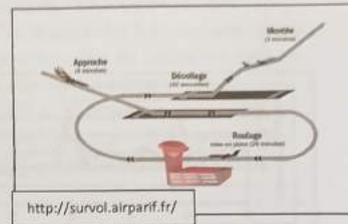
Heure :

11:06

Annexe :

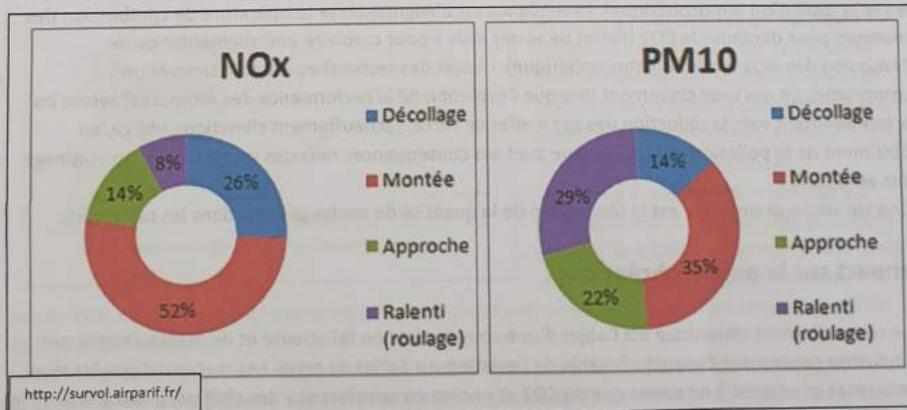
□

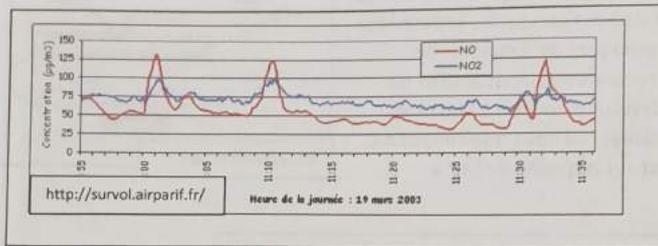
Les mouvements aériens se décomposent en 4 séquences formant un cycle standard, dit cycle « LTO » (Landing-Take Off1) : 4 minutes d'approche (descente), 26 minutes de roulage à l'arrivée et au départ (vers et depuis l'aérogare), 42 secondes lors de la phase de décollage, enfin près de 3 minutes de montée. Le cycle LTO permet, notamment, de quantifier les émissions du trafic aérien en-dessous d'environ 1 000 m au sein même de la couche de mélange, où nous respirons et où les émissions ont un effet direct sur la qualité de l'air à l'échelle locale ou régionale².



Exemple de procédure de décollage. La poussée TO/GA est la pleine puissance des moteurs

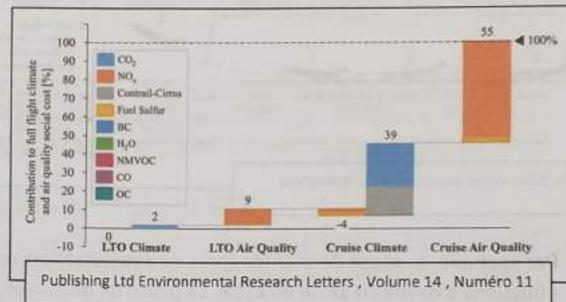
Par exemple, la phase de montée (près de 3 minutes) est responsable d'un peu plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote du cycle. La phase de décollage, qui ne dure que 42 secondes (poussée maximum des moteurs) sur les 34 minutes d'un cycle complet est responsable de 26% des émissions totales d'oxydes d'azote du cycle et 40% des émissions d'oxydes d'azote du trafic aérien sont émises pendant les phases d'approche et de décollage. Les particules fines PM10 sont principalement émises pendant les phases de montée et surtout au niveau du sol pendant les phases de roulage (26 minutes moteur au ralenti à l'arrivée et au départ, vers et depuis l'aérogare).





Évolution des niveaux instantanés d'oxydes d'azote (NO et NO2) lors de décollages d'avions (relevés à 200 m au sud d'une piste à Paray-Vieille-Poste, entre 10h55 et 11h35, le mercredi 19 mars 2003)

L'étude « Contribution des différents polluants au coût social des émissions de l'aviation. LTO = phases d'atterrissage et de décollage. Croisier = vol de croisière. © Carla Grobler et al, Environmental Research Letters, 2019 » montre que les phases LTO (décollage – atterrissage) représente 9 % du coût social de la pollution atmosphérique, hors gaz à effet de serre, émis par l'avion, alors que la phase de vol représente 55 % de ce coût. On estime actuellement que le soufre, un élément naturellement présent dans les combustibles fossiles, est présent dans le carburéacteur à une concentration de 550 à 750 ppm (ce qui dépasse les 15 ppm du diesel routier).



Evolution de la performance des moteurs d'avions.

Pour faire simple, les deux principaux polluants des moteurs d'avion sont le CO2 (effet de serre) et les NOx (pollution atmosphérique). La tendance est d'augmenter la température de combustion des moteurs pour diminuer le CO2 (l'effet de serre) mais a pour corolaire une augmentation de l'émission des NOx (pollution atmosphérique). L'objet des recherches est d'en trouver un compromis. Ce qui veut clairement dire que l'évolution de la performance des moteurs d'avions ira prioritairement vers la réduction des gaz à effet de serre, réchauffement climatique oblige, au détriment de la pollution atmosphérique avec ses conséquences néfastes en particulier au voisinage des aéroports !

Une troisième orientation est la diminution de la quantité de soufre présent dans les carburants.

Impact sur la nappe phréatique.

Le réchauffement climatique est l'objet d'une communication fallacieuse et de manipulations par l'industrie concernant l'impact véritable de l'aviation sur l'effet de serre. Les manipulations les plus courantes consistent à ne parler que du CO2 et encore en se référant à des chiffres, à savoir 2 % de la contribution globale, qui remontent à 1990/1992. Ce faisant, on omet le rôle joué par les NOx, les traînées de condensation et leur impact sur la formation des cirrus, nuages de haute altitude qui empêchent notamment le refroidissement de la terre pendant la nuit. On peut estimer aujourd'hui que l'impact réel de l'aviation sur le réchauffement climatique global est plutôt de l'ordre de 4 à 8 %.

Pierre WERQUIN

Janvier 2022

Page 4 sur 8

Nom du fichier Photo : REP21507_0_0_20220128_1107_49994.jpg

Date : 28/01/2022 Heure : 11:07

Annexe :

Nous constatons que les impacts sur la qualité de l'air des émissions de l'aviation dépassent largement les impacts climatiques, les impacts sur la qualité de l'air étant entre 1,7 fois (plein vol) et 4,4 fois (LTO) plus élevés que l'impact climatique par unité de consommation de carburant. Cela est d'autant plus inquiétant que le trafic aérien croît beaucoup plus vite que les autres activités humaines participant à l'effet de serre. Les acteurs du transport aérien poursuivent une course effrénée à la croissance. Comme ici le doublement de la capacité de l'aéroport ! Et on sait qu'une augmentation du trafic d'un aéroport se répercute dans les mêmes proportions sur la pollution environnante.

La pollution des sols.

Au-delà de participer à la pollution de la planète, il est à noter que la pollution de l'air a un impact considérable sur la pollution des sols, car les 2 sont intimement liés. L'eau de pluie entraîne les particules de l'air pollué et tombe sur les sols.

L'eau qui s'infiltre dans le sol traverse les différentes couches géologiques puis transite au sein de la nappe d'eau de la Craie pour aboutir à l'un de ses exutoires, le plus important au Sud de Lille étant les pompages d'eau destinée à l'alimentation en eau potable. Cette eau qui s'infiltre peut être porteuse de substances potentiellement polluantes.

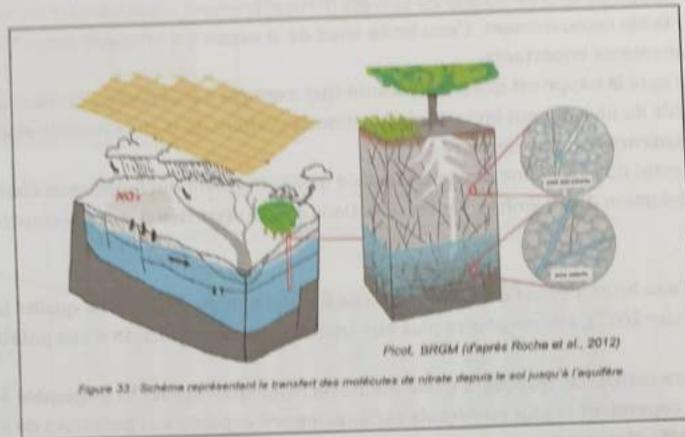


Figure 33 : Schéma représentant le transfert des molécules de nitrate depuis le sol jusqu'à l'aquifère
Picot, BRGM (d'après Roche et al., 2012)

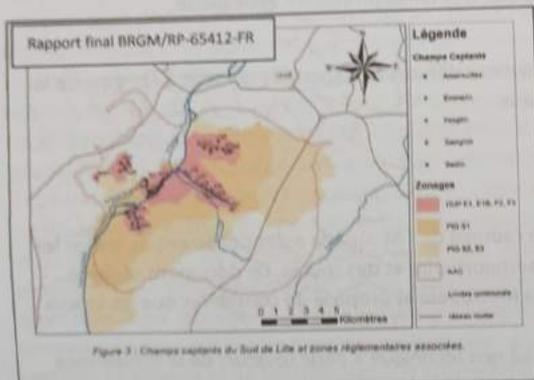


Figure 3 : Champs captés du Sud de Lille et zones réglementaires associées.

Au Sud de Lille, la « nappe de la Craie » est située sous les limons et les alluvions de la vallée de la Deûle, dans les couches de Craie du Sénonien et du Turonien supérieur ; elle repose sur des marnes peu perméables du Turonien moyen et inférieur (les « Dièves ») qui en forment le mur. Ce mur se rencontre à environ 30 m de profondeur au Sud de Lille. Du fait de la configuration géologique particulière de ce secteur (les géologues parlent du « Dôme anticlinal du Mélandois »), la nappe de la Craie est également très

productive, en raison d'une fissuration intense, voire d'une véritable fracturation de la roche (faille de Seclin, par exemple).

La recharge de la nappe de la Craie se fait essentiellement par infiltration pluviale sur une aire d'alimentation des captages d'environ 15 000 ha (Rapport final BRGM/RP-65412-FR). Les eaux de la nappe de la Craie sont relativement récentes. Il s'agit d'une ressource renouvelable à l'échelle d'une vie humaine. Les temps de transfert dans la nappe de la Craie au Sud de Lille peuvent être estimés dans une fourchette de 1 à 6 ans.

Pierre WERQUIN

Janvier 2022

Page 5 sur 8

Nom du fichier Photo : REP21507_0_0_20220128_1107_49995.jpg

Date : 28/01/2022 Heure : 11:07

Annexe :

Le temps de transfert est d'autant plus court que les pluies sont intenses. Dans ce dernier cas, on peut craindre que les mesures de traitement des eaux pluviales soient sous-dimensionnées pour en absorber le débit. Le secteur de Lille Sud a connu des épisodes pluvieux d'une fréquence de 7 ans (2008, 2015) avec des volumes de 50 litres / m², liés au réchauffement climatique (à l'origine la fréquence en était centenaire !). Une intensification des événements extrêmes est à prévoir (Cf PLU2).

La nappe de la Craie au Sud de Lille est particulièrement vulnérable du fait de sa faible profondeur et du faible recouvrement. L'eau brute issue de la nappe est relativement polluée et nécessite des traitements importants.

Lorsque la nappe est quasi-affleurante (par exemple à la platière d'Emmerin), une baisse même faible du niveau peut impacter la fonction épuratoire de la zone humide associée, voire menacer l'existence de cette dernière.

Constat du PLU2 : une nappe de la craie qualitativement dégradée mais abondante et une production d'eau limitée par les pollutions et non sécurisée par des ressources supplémentaires

Si l'eau brute prélevée dans la nappe ne répond plus aux critères de qualité (définis à l'arrêté du 11 janvier 2017), elle ne pourra plus être utilisée pour la production d'eau potable.

Cette ressource, disposant d'une bonne recharge quantitative et disponible à très faible profondeur, est cependant la plus vulnérable car directement exposée aux pollutions de surface.

La MEL s'est ainsi engagée à veiller à l'équilibre de cette nappe, par la prise en compte en amont des sources de pollution, afin de garantir durablement l'accès à une eau potable de qualité pour tous à un prix maîtrisé.

Les champs captants du Sud de Lille sont une ressource irremplaçable et ont une importance stratégique pour l'alimentation en eau de la Métropole. Ils fournissent plus de 40% de l'eau potable distribuée mais ne disposent cependant que d'une très faible protection géologique.

Il est nécessaire d'identifier les sources de pollutions diffuses et dispersées qui sont à l'origine de la présence de substances polluantes dans les eaux.

Enquête publique :

Le **paragraphe 2.3 du document B01** « avis de cadrage de l'AE » parle essentiellement de traiter les eaux de ruissellement issue de la plateforme aéroportuaire et des routes. Ce document rappelle l'importance des champs captants du sud de la Métropole et propose de considérer que les enjeux liés à l'eau sont majeurs.

Le **paragraphe 5.10 du document B02** « Résumé non technique » parle toujours de la surveillance des eaux de ruissellement de la plateforme aéroportuaire, jamais des eaux de pluies au-dessus des champs captants.

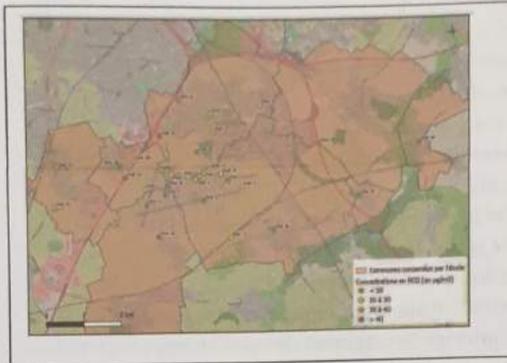
« Un réseau de surveillance des eaux souterraines est présent au sein de l'aéroport. Il se compose de 6 piézomètres positionnés en amont et aval des bassins de rétention et d'infiltration d'eau pluviale dont le suivi est assuré par l'aéroport. »

Nom du fichier Photo : REP21507_0_0_20220128_1107_49996.jpg

Date : 28/01/2022 Heure : 11:07

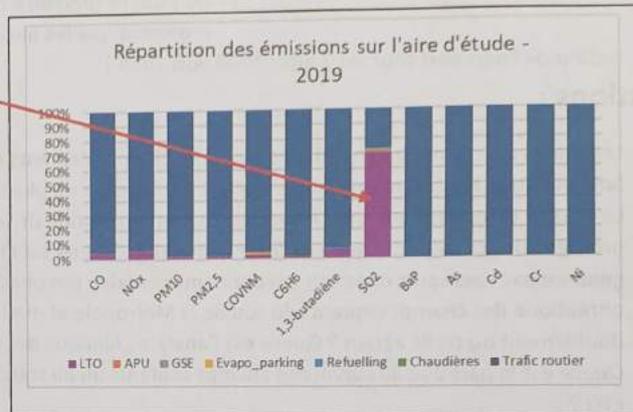
Annexe :

Le paragraphe 5.12 du document B02 « Résumé non technique » parle de la qualité de l'air.



NDLR : Elle fait état de mesures réalisées à proximité de la plateforme mais pas sur la zone de décollage au-dessus des champs captants.

Elle signale une teneur importante en SO2 uniquement dans la phase LTO, tout en précisant : « Le dioxyde de soufre n'est pas un polluant problématique, ni dans l'enceinte ni autour de l'aéroport. » Alors que l'on sait que le SO2 est un des principaux contributeurs de l'aviation aux pluies acides. L'étude ne prend toujours pas en



compte cette pollution au-dessus des champs captants (eaux de pluies polluées par la pollution de l'air de la phase LTO) qui ne fait pas partie du périmètre de l'aire d'étude et conclue :

« Le cycle LTO (Landing and Take-Off) est le principal contributeur de dioxyde de soufre (SO2) à hauteur de 70% des émissions et le second émetteur des particules sur l'aire d'étude. »

Le paragraphe 5.16 du document B02 « assainissement... » fait état d'une simple filtration des eaux pluviales avant rejet dans l'environnement par infiltration et donc un rejet dans les champs captants ! Le sens d'écoulement souterrain de ces eaux se dirige vers le centre de la nappe.

« 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. » Les seuls capteurs mentionnés (§5.3) sont des capteurs de niveaux et un contrôle des COT (Concentration Organique Totale).

NDLR : Il faudrait plutôt rejeter cette eau usée dans le réseau d'adduction et non pas dans le milieu des champs captants.

Pierre WERQUIN

Janvier 2022

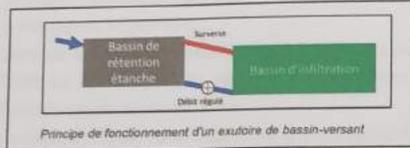
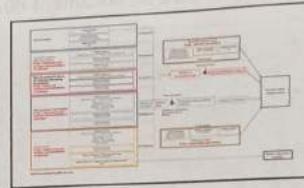
Page 7 sur 8

Nom du fichier Photo : REP21507_0_0_20220128_1108_49997.jpg

Date : 28/01/2022 Heure : 11:08

Annexe :

Le paragraphe 7.6.1 du document B02 détaille les effets sur la gestion des eaux pluviales. Elle précise notamment : « Les bassins de régulation peuvent recevoir la pluie centennale sans débordement mais avec surverse dans les bassins d'infiltration. On note des débordements du réseau dès la pluie vicennale (20 ans - 4 h), 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. »

NDLR : Il apparaît donc que ces eaux polluées vont s'infiltrer directement dans les champs captants ! De plus, l'expérience de ces 20 dernières années montrent que les pluies dites centennales arrivent

dans le secteur de l'aéroport tous les 7 ans : 2008 puis 2015 !

Questions :

1. Les avions décollent en général au-dessus des champs captants dans une phase de rejets de polluants très importants qui sont entraînés par les eaux de pluies vers la nappe souterraine. Le dossier d'enquête publique n'évoque pas cette pollution de la ressource en eau de la zone protégée des champs captants de forte vulnérabilité. Quel est l'impact de la pollution générée par l'aéroport dans son environnement aérien (en phase LTO) sur la nappe phréatique des champs captants du sud de la Métropole et quel impact à la suite du doublement du trafic aérien ? Quelle est l'analyse chimique des eaux brutes de la nappe ? Quelle est la part due au survol des champs captants du au trafics aérien dans les phases de LTO ?

Le SCOTT et le PLU2 interdisent tout aménagement du trafic routier dans les zones de vulnérabilité forte des champs captants entraînant une dégradation de la quantité et de la qualité de la ressource en eau. Ces interdictions doivent s'appliquer au trafic aérien et plus particulièrement au survol des champs captants à vulnérabilité forte lors des phases de LTO particulièrement polluantes. L'augmentation du trafic aérien par le doublement de la capacité de l'aéroport amènera automatiquement une dégradation de la qualité de l'eau. Ce qui n'est pas admis !

2. Les eaux de pluies de ruissellement sont rejetées dans les champs captants avec une séparation des hydrocarbures. Quid des autres polluants qui se retrouveront dans la nappe phréatique ? Et quelle surveillance de cette pollution ? Le dimensionnement des équipements induit des débordements de plus en plus fréquents à la suite du réchauffement climatique. Sont-ils suffisamment dimensionnés pour faire face à ces débits, y compris la capacité à traiter les hydrocarbures ? Les rejeter dans le réseau d'assainissement ?
3. En cas d'accident au décollage, l'avion tombera vraisemblablement sur les champs captants qui se trouve en bout de piste. Quel impact sur la nappe phréatique ? En doublant le trafic aérien, on double également le risque d'accident.
4. Lorsqu'un avion a un dysfonctionnement grave au décollage, il peut revenir se poser après une opération de délestage de carburant pour des raisons de sécurité. Ayant peu volé, l'avion n'ayant pas consommé beaucoup de carburant pourrait avoir une masse au-dessus des limites autorisées. Cette procédure est encadrée par la Tour de contrôle qui lui indique le lieu de largage. Pour l'aéroport de Lesquin où se trouve ce lieu de largage ? Le doublement du trafic aérien en double le risque.

Nom du fichier Photo : REP21507_0_0_20220128_1108_49998.jpg

Date : 28/01/2022 Heure : 11:08

Annexe :

17/01/2022 12:19

Gmail - De qui se moque t'on ?

cr02 PJ n°2/3



Pierre Werquin <werquin.pierre@gmail.com>

De qui se moque t'on ?

1 message

Pierre Werquin <werquin.pierre@gmail.com>
À : devousanous@lavoixdunord.fr

7 décembre 2021 à 10:33

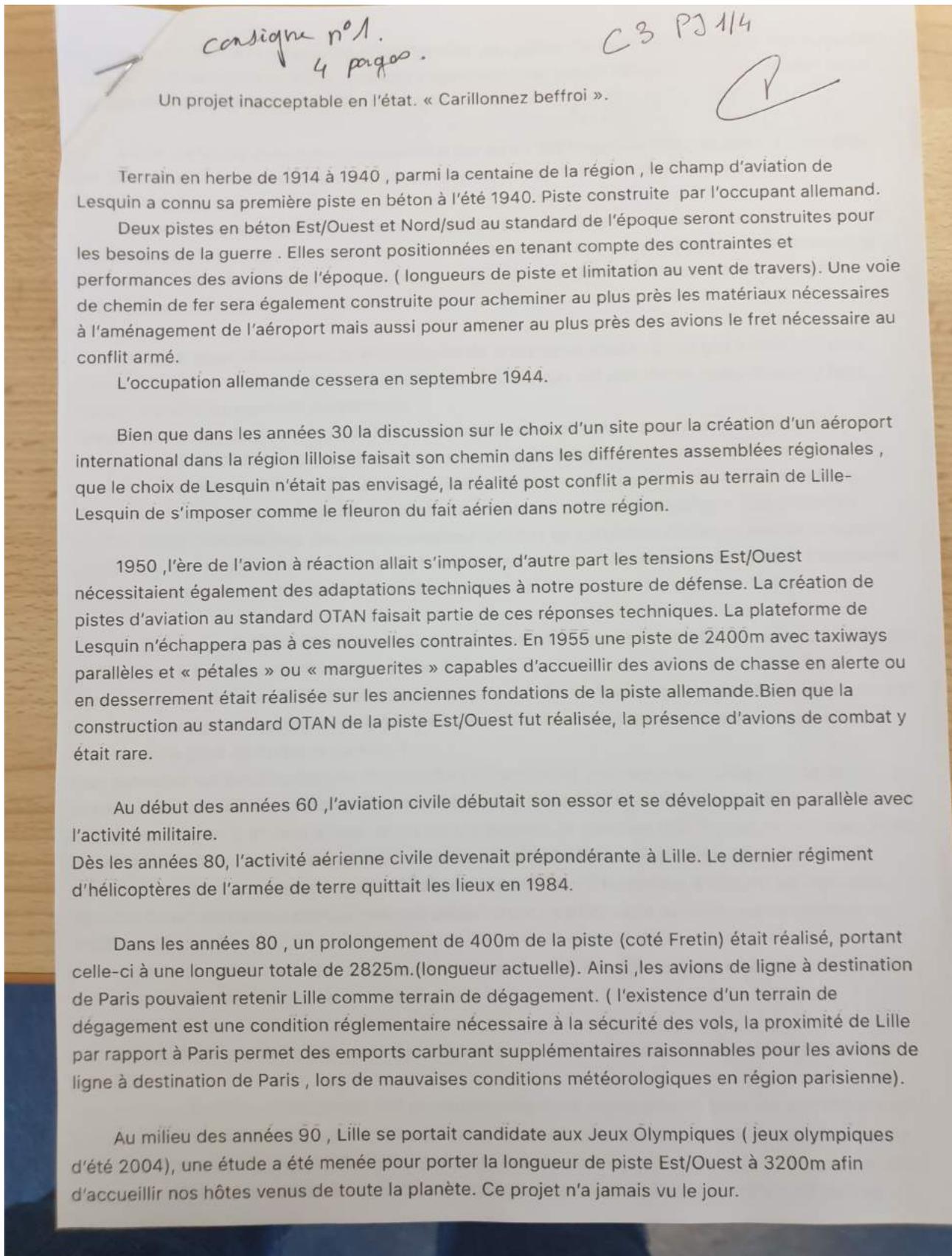
Bonjour,

Je lis ce matin dans vos colonnes l'article sur l'extension de l'aéroport. L'autorité environnementale recommande de limiter le stationnement "tout en adoptant une politique tarifaire incitant les usagers à se reporter sur les transports en commun". Encore faut-il qu'il y ait de sérieux transports en commun ! Sur une eurométropole de deux millions d'habitants répartis sur 152 communes, nous ne disposons que de 2 lignes de métro et justement, le projet de métro vers ledit aéroport a été récemment supprimé. Merci de le reprogrammer en n'oubliant pas les habitants concernés comme ce fût le cas du précédent projet.

Pierre WERQUIN
Faches-Thumesnil

<https://mail.google.com/mail/u/0/?ik=eb620073f3&view=pt&search=all&permthid=thread-a%3Ar-5767289271510177169&simpl=msg-a%3Ar-5530...> 1/1

Nom du fichier Photo : REP21507_0_0_20220128_1108_49999.jpg
Date : 28/01/2022 Heure : 11:08
Annexe :



Nom du fichier Photo : REP21507_0_0_20220128_1109_50000.jpg
Date : 28/01/2022 Heure : 11:09
Annexe :

Parallèlement à la création et la modification des pistes, l'accueil des passagers était organisé :
création d'un aérogare en 1960, puis développement d'un nouvel aérogare en 1996. Le sort de ce
dernier fait l'objet de cette enquête publique.

C3 P2 2/4

À Lille de 10000 passagers commerciaux par an en 1961 nous sommes passés à 2.2 millions par an en 2019. Une pandémie mondiale a interrompu brutalement cette expansion.

La performance opérationnelle d'un aéroport s'évalue bien entendu par sa capacité d'accueillir ses passagers, mais également par sa capacité d'accueil de ses avions. Dans ce dernier domaine, doivent être considérés les problèmes liés à la diffusion des gaz à effet de serre, les nuisances sonores, la fluidité du trafic en vol et au sol.

En 2024, nous célébrerons le bicentenaire de la première étude sur les gaz à effet de serre (Joseph Fourier). Le réchauffement climatique dû à ces gaz est une réalité, nous devons y faire face et prendre les mesures nécessaires.

Les performances de nos avions de ligne modernes prennent bien évidemment ces problèmes en compte : optimisation des paramètres de poussées au décollage, optimisation du braquage des volets au décollage et à l'atterrissage, optimisation de la poussée des reverses à l'atterrissage... Toutes ces optimisations réunies permettent de meilleures pentes au décollage, des distances d'atterrissage raisonnables, des consommations réduites de carburant et des nuisances sonores minimales. En croisière, nos avions de ligne modernes peuvent transporter un passager moyennant 2litres de carburant par 100 km à 900km/h environ.

En 2024 que dirait-on d'un aéroport, si pour décoller d'une piste de 2825m, nous utilisions que 2435m face à l'ouest ou 2215 m face à l'est ?

Que dirait-on si on interdisait de retenir un aéroport proche de Paris, comme terrain de dégagement aux avions de ligne de catégorie supérieure à l'Airbus 330 pour cause de demi tour impossible en bout de piste pour rejoindre le parking ?

Que penserait-on lors d'exécution d'approche LPV (approche autonome exécutée à l'aide de satellites) si les minima autorisent les avions à descendre à 300ft sol avec une visibilité minimale de 1400m sur un plan à 3° face à l'est, alors qu'à la hauteur de décision (300ft) l'avion se trouve à une distance de 1900m par rapport au seuil de piste et qu'il n'existe pas de rampe d'approche?

Que dirait-on d'un aéroport si les décélérations des avions s'effectuaient à 1800ft/ sol alors que dans les zones denses de populations ces décélérations s'effectuent normalement au dessus de 3000ft minimum ?

À ces quatre questions une réponse raisonnable serait : soit on effectue une rénovation de la piste, soit on arrête l'activité aérienne de ce terrain.

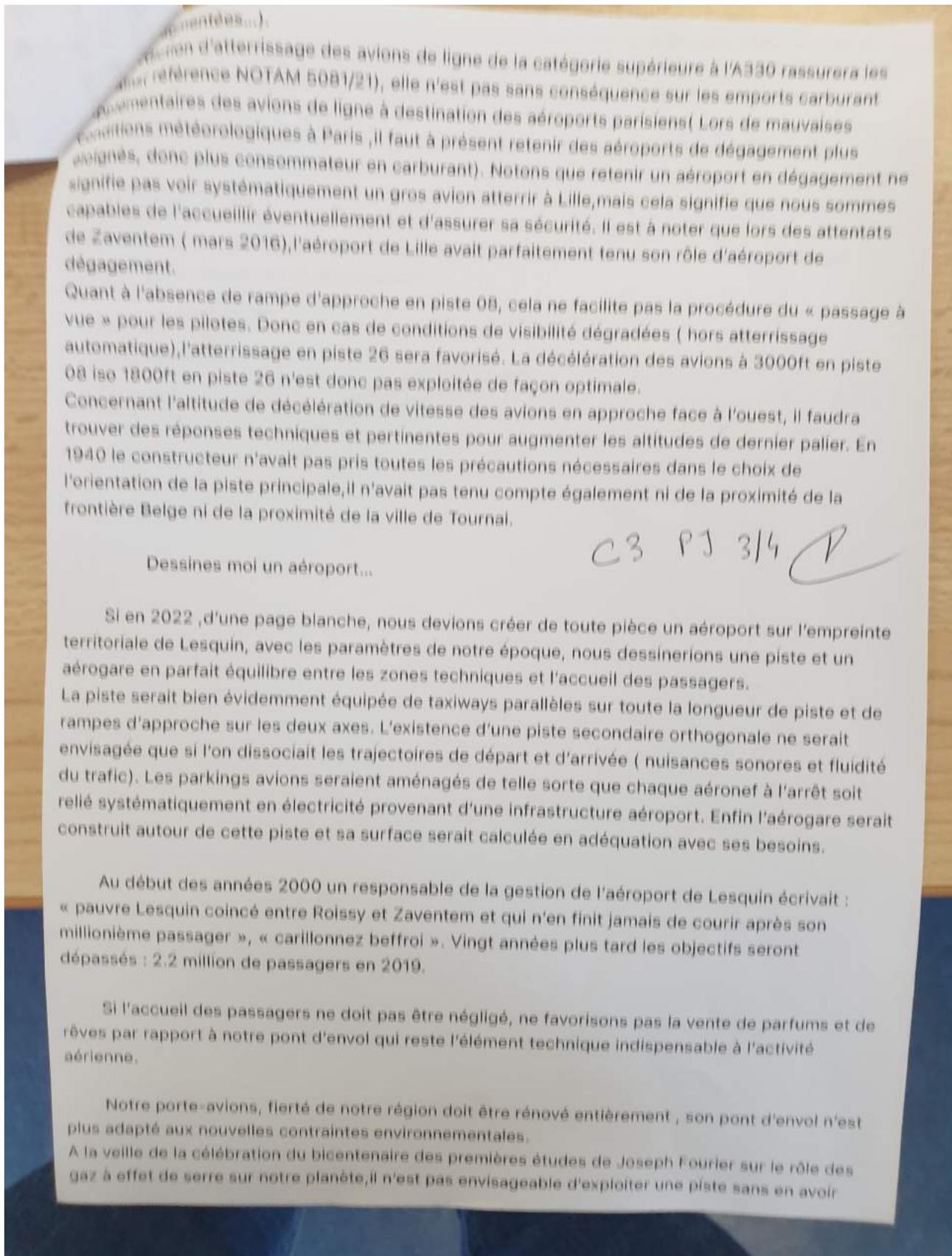
Du fait de l'histoire de l'aéroport de Lille, ce terrain est actuellement confronté à ces quatre problèmes :

Les taxiways parallèles n'ont jamais été prolongés jusqu'aux extrémités de piste, en conséquence l'utilisation complète de la longueur de piste pour le décollage n'est que rarement exploitée (perte de temps au roulage et fluidité du trafic diminuée). Les performances au décollage des avions sont donc sous exploitées (surconsommation carburant, pentes de décollage diminuées, nuisances

Nom du fichier Photo : REP21507_0_0_20220128_1109_50001.jpg

Date : 28/01/2022 Heure : 11:09

Annexe :



Nom du fichier Photo : REP21507_0_0_20220128_1109_50002.jpg

Date : 28/01/2022 Heure : 11:09

Annexe :

es paramètres. Une rénovation de l'infrastructure piste est prioritaire. La pertinence du
 en condition opérationnelle de la piste secondaire (Nord /Sud) doit être sérieusement
 ee. priorité devant être donnée aux améliorations techniques de la piste principale.

L'autorité qui délivrera le permis de construire tel que prévu actuellement dans l'enquête
 publique portera une lourde responsabilité et devra assumer ces incohérences . L'équilibre entre la
 rénovation de la zone technique et la zone d'accueil des passagers n'est absolument pas respecté.
 Quelque soit l'avenir de l'aérien, dans le contexte du défi du changement climatique, il n'est pas
 acceptable de négliger toutes les possibilités techniques qui nous sont offertes pour diminuer
 l'impact de nos avions sur l'environnement .

KOLFENTER. P
 Vendeville.
 tel: 0674016641



C n°3
 PJ 4/4


Nom du fichier Photo :

REP21507_0_0_20220128_1110_50003.jpg

Date :

28/01/2022

Heure :

11:10

Annexe :

Cn°2 / 313 PJ

- Réserve aux
Abonnés

Environnement : Grosse émotion autour de la ressource en eau de la métropole lilloise

La Métropole européenne de Lille se voit obligée par le préfet de revoir le projet de développement de son territoire, lequel ne garantissait pas la sécurité de sa ressource en eau potable sanctuarisée dans ses champs captants. De nombreux projets immobiliers et économiques sont gelés en attendant l'examen en octobre du nouveau plan d'urbanisme pour 1,2 million d'habitants.

Yannick Boucher
| Publié le 28/02/2019



À Fromelles, au sud-ouest de Lille. Un secteur où la recharge de la nappe phréatique est stratégique pour toute la métropole. PHOTO PIERRE LE MASSON - VDNPQR

Ce fut une réunion comme un coup de semonce, le 4 février à Emmerin, au sud de Lille. Un lieu pas choisi au hasard, figurant l'épicentre du captage de l'eau dans la nappe de craie du sud de Lille, cette partie du territoire de la métropole qui lui assure à elle seule 40 % de sa ressource en eau, ce qui représente 30 millions de m³ par an sur un besoin global de la métropole de 73 millions de m³. C'est la question : comment protéger l'approvisionnement de 200 000 m³ d'eau par jour aux habitants des 85 communes d'une MEL qui examinera en octobre son nouveau plan d'urbanisme (nom de code, PLU2) ?

100 000 m² de logements en moins

Pour l'instant, ça ne passe pas. Des oreilles ont sifflé le 4 février. « Le préfet attendait un plan local intercommunal et non 85 plans locaux pour satisfaire chaque maire et autoriser les aménageurs à se

Nom du fichier Photo : REP21507_0_0_20220128_1110_50004.jpg

Date : 28/01/2022 Heure : 11:10

Annexe :

saisir du foncier disponible », tranche Xavier Galand, directeur de la maison régionale de l'environnement et des solidarités (MRES). D'autres s'étranglent. « *Les maires devaient anticiper le PLU qui devrait être exécutoire en fin d'année et le préfet vient de geler 200 hectares, il ne nous reste plus que 100 hectares pour nos productions* », expliquait ce mardi matin Philippe Depasse, président régional des promoteurs-constructeurs immobiliers. Il a le chiffre de son manque à gagner, 100 000 m² de surfaces en moins, « *cela fait quand même beaucoup de logements !* » Et une inquiétude. « *Vendeville où l'on ne pourra plus rien construire en devenant une ville morte et des secteurs entiers où il sera très compliqué de construire, Wavrin, Noyelles-lez-Seclin, Emmerin...* » « *Attention, réagit Bernard Delaby, vice-président de la MEL à l'agriculture, ces zones ne sont pas forcément constructibles immédiatement et le futur PLU accorde 850 hectares pour le logement et l'économie dans toute la métropole, c'est ambitieux.* »

Repenser le développement

Plus de vingt communes sont directement concernées par les champs captants. Michel Lalande, le préfet, avait déjà prévenu les élus en avril 2017. Dans sa lettre, il demandait à la MEL de « *repenser son développement en le concentrant dans son espace urbanisé, en lien avec son réseau de transport* ». Surtout, ne pas empêcher la recharge quantitative et qualitative de la nappe phréatique. « *Cette exigence ne concerne pas que l'agglomération de Lille dans la région mais c'est bien en métropole que la pression foncière est la plus forte, ce qui pose beaucoup plus de problèmes qu'ailleurs* », précise Karine Vallée, experte de la ressource en eau au sein de l'Agence de l'eau Artois-Picardie à Douai. Le territoire des champs captants représente 13 % de celui de la MEL mais plus de 30 % des nouveaux secteurs devant accueillir de l'activité économique. Sensible !

Il va donc falloir composer alors que l'enquête publique du PLU2 est close depuis le 11 janvier, 6 500 pages pour les contributions citoyennes. Et retirer des projets pour éviter une invalidation totale du document par l'État. « *Ce serait un retour au PLU1, le document précédent et cela bloquerait le développement de la MEL pour des années car l'essentiel des projets du PLU 1 sont déjà consommés* », confie Frédérique Seels, vice-présidente en charge du développement économique. Les élus vont donc devoir retirer des projets du PLU2, le monde agricole étant par ailleurs sollicité pour préserver la qualité des terres, autant dire utiliser moins de chimie de synthèse.

Densifier les territoires

Construire plus en hauteur, freiner l'étalement urbain, ne plus tant mordre sur les espaces agricoles (comme l'a réclamé le préfet à Emmerin) ou naturels qui forment les zones tampon permettant la recharge des nappes : « *Cela fait des années que l'on construit sur les champs captants* », ajuste Jean-Michel Sède, président du centre d'études immobilières dans le neuf (CECIM Nord). Les dérogations accordées au coup par coup devraient être encore plus sélectives dans les années à venir, au nom de la double préservation régaliennne de l'environnement et de la santé publique. Le PLU2 renégocié avec l'Etat devrait être voté – ou pas – en octobre par les élus de la MEL. Place ensuite – ou pas – aux recours associatifs devant le tribunal administratif.

Des projets économiques retardés

Nom du fichier Photo : REP21507_0_0_20220128_1110_50005.jpg

Date : 28/01/2022 Heure : 11:10

Annexe :

l'ajustement du plan d'urbanisme de la métropole va produire d'importants dommages collatéraux. Outre les programmes immobiliers devenant impossibles, on se doute que le contournement routier de Noyelles-lez-Seclin le devient aussi. Mais le plus gros impact concerne sans doute le gel du programme **Lil'aéroparc** (<https://rev3.fr/lilaeroparc/>), la grande zone d'activité Rev3 prévue près de l'aéroport et du centre régional de transport (CRT) de Lesquin. « C'est cinq ans de travail et 4,5 M € déjà engagés, nous sommes en bordure des champs captants et nous devons réétudier le projet alors que les dépôts de permis de construire sont en cours », réagit Philippe Hourdain, président de la chambre régionale de commerce et d'industrie. Lil'aéroparc, 38 hectares au bord de l'A1, devait entamer son vaste chantier fin 2020, il vise jusqu'à 5 500 emplois.

Une grande vulnérabilité

L'eau de la métropole lilloise est puisée en majorité dans sa nappe de craie, exposée aux pollutions de surface. La ressource en eau est donc très fragile, ce qui justifie la sanctuarisation des champs captants. De multiples composés sont présents dans la nappe de la craie : perchlorates, nitrates surtout à Emmerin et Houplin-Ancoisne, sélénium, nickel, fer ou solvants chlorés (anciennes blanchisseries...) autour de Wavrin, fluor, etc. LA recharge qualitative des nappes est au moins aussi importante d'après le BRGM et l'Agence de l'eau et la préfecture que la recharge en volume. La capacité est d'ailleurs insuffisante pour pallier une période de sécheresse.

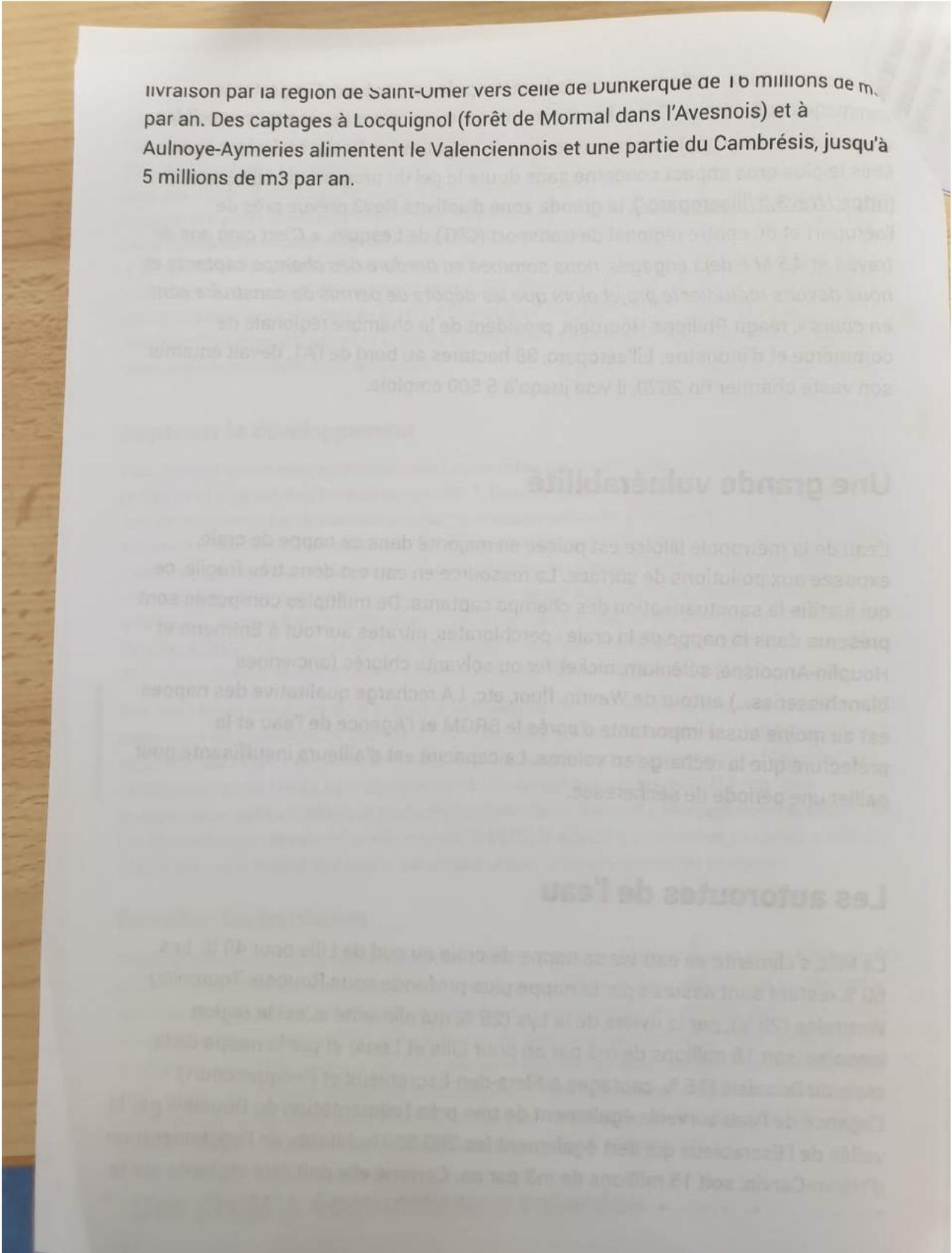
Les autoroutes de l'eau

La MEL s'alimente en eau *via* sa nappe de craie au sud de Lille pour 40 %. Les 60 % restant sont assurés par la nappe plus profonde sous Roubaix-Tourcoing-Wattrelos (20 %), par la rivière de la Lys (25 %, qui alimente aussi la région lennoise, soit 16 millions de m³ par an pour Lille et Lens) et par la nappe de la craie du Douaisis (15 %, captages à Flers-den-Escrebieux et Pecquencourt). L'agence de l'eau surveille également de très près l'alimentation du Douaisis par la vallée de l'Escrebieux qui sert également les 300 000 habitants de l'agglomération d'Hénin-Carvin, soit 15 millions de m³ par an. Comme elle doit être vigilante sur la

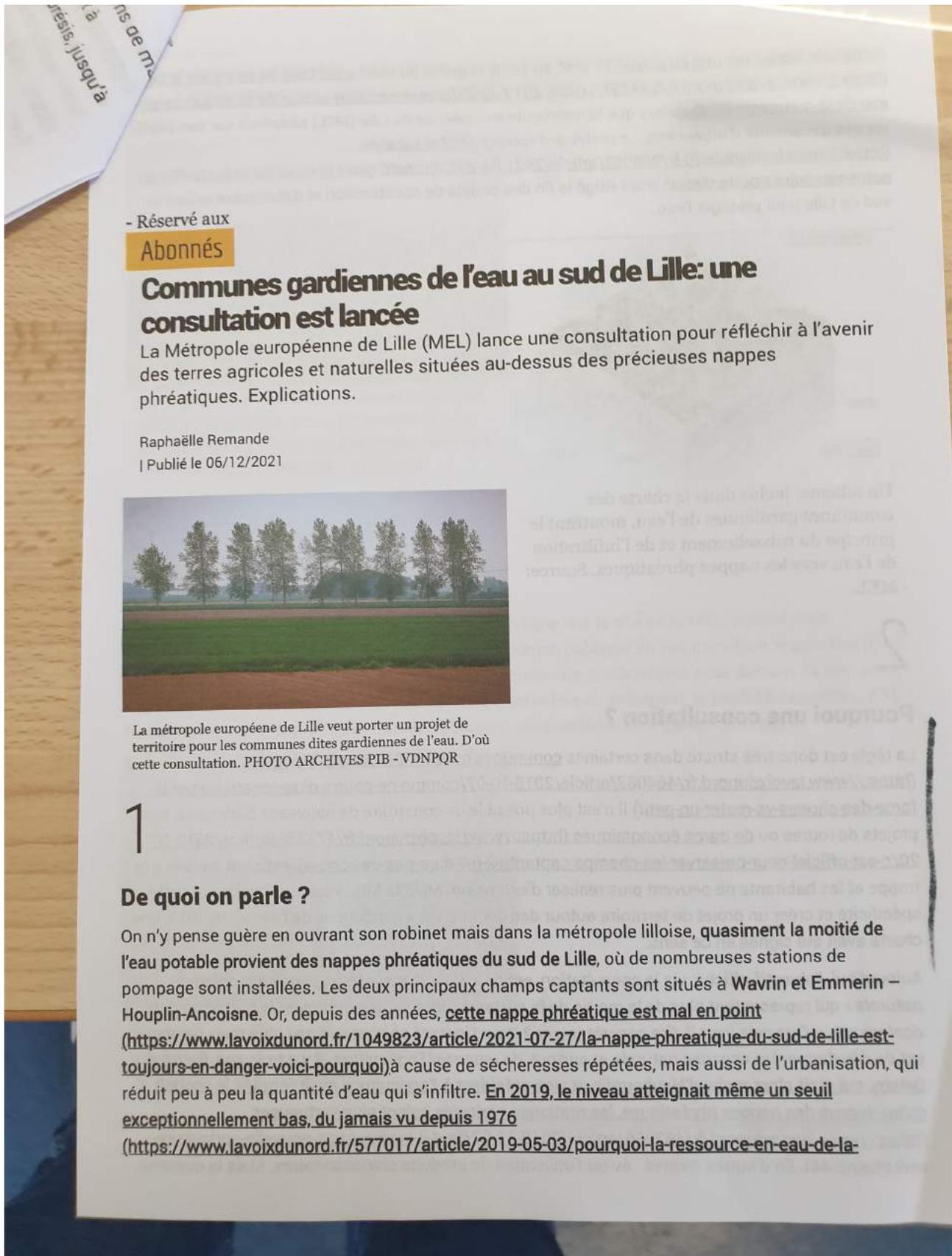
Nom du fichier Photo : REP21507_0_0_20220128_1110_50006.jpg

Date : 28/01/2022 Heure : 11:10

Annexe :



Nom du fichier Photo : REP21507_0_0_20220128_1111_50007.jpg
Date : 28/01/2022 Heure : 11:11
Annexe :



Nom du fichier Photo : REP21507_0_0_20220128_1111_50008.jpg

Date : 28/01/2022 Heure : 11:11

Annexe :

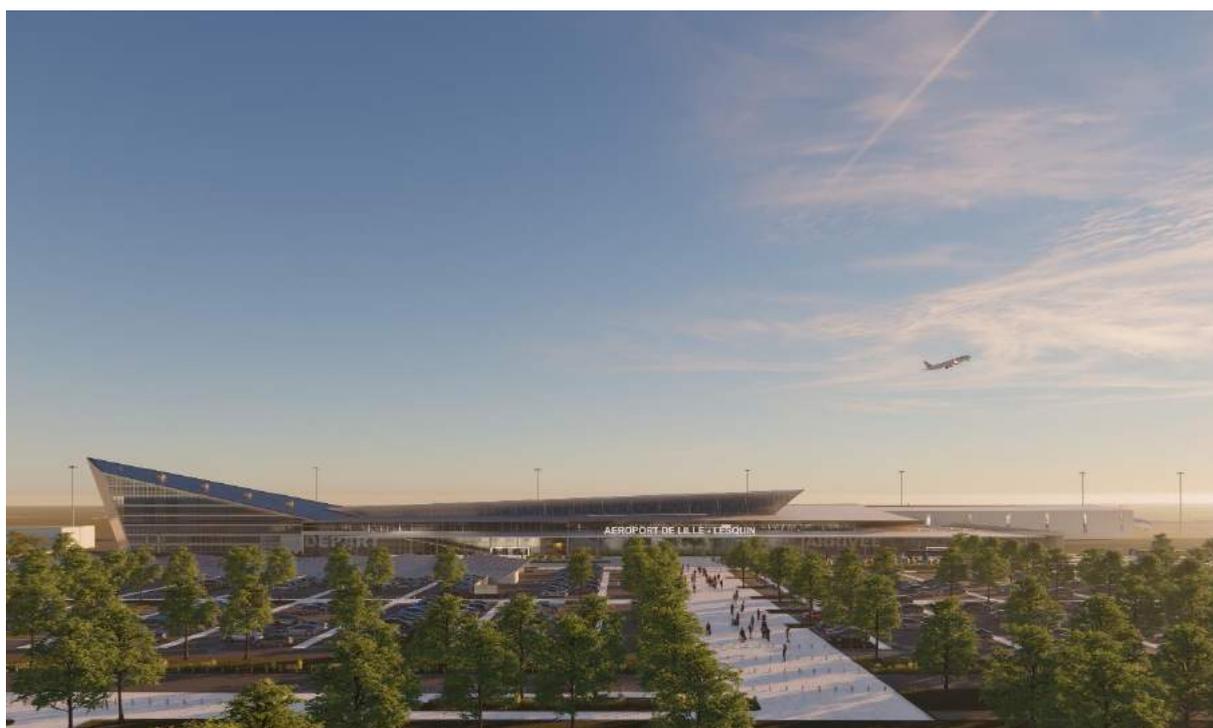
Préfecture du Nord

Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM59)

**Projet « de modernisation de l'aéroport de Lille » (concessionnaire :
ADL SAS)**

**« Demande d'Autorisation Environnementale (DAE- IOTA) et de permis de
construire concernant le projet de modernisation de l'aéroport de Lille »**

Enquête unique du 10 janvier 2022 au 1^{er} mars 2022



Procès-verbal de synthèse

ANNEXE 2

Contributions émanant du registre dématérialisé

REGISTRE NUMERIQUE

REGISTRE NUMÉRIQUE D'ENQUÊTE PUBLIQUE



REGISTRE NUMERIQUE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contributions du 10/01/2022 au 01/03/2022

Rapport généré le 01/03/2022 à 20:57:20

Nombre d'avis déposés : 1311

@1 - Trancard Mickaël - Lesquin

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 09:31:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Favorable à l'extension

Contribution :

Riverain habitant de Lesquin, je considère ce projet comme essentiel. Il s'agit de:

- Développer l'attractivité touristique, économique et industrielle de la Métropole et en faire le coeur du triangle "Londres/Bruxelles/Paris"

- Permettre aux habitants de la Région de voyager sans prendre son véhicule jusqu'à Paris ou Bruxelles

- Mettre en concurrence les tarifs ferroviaires et offres de bus long trajet

- Moderniser un accueil vieillissant

Un prérequis cependant: Améliorer l'offre de transport, depuis Lille centre, en poussant certaines lignes de bus existantes, en créant une ligne directe depuis le métro le plus proche (qui serait mise en avant sur les signalétiques métro)

merci à vous pour ce projet

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

@2 - Grégory - Seclin

Organisme : aucun

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 09:38:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : L'agrandissement de l'aéroport est une hérésie environnementale

Contribution :

A l'heure de devoir respecter les engagements environnementaux dictés par la France elle-même aux autres pays du monde, on se permet de proposer un projet d'agrandissement d'un aéroport local au plus grand mépris de toute considération envers les populations.

Augmenter le trafic aérien va forcément augmenter la pollution atmosphérique déjà extrêmement importante sur la métropole lilloise. Aucune donnée numérique présentée par les porteurs de projet

sur la quantité de gaz à effet de serre ou les polluants atmosphériques n'est vraisemblable (et l'Autorité Environnementale l'a bien souligné) : on ne peut pas diminuer ou même diviser par 6 les quantités émises de CO2 par les vols dans les années qui viennent. L'aviation ne possède pas les capacités technologiques ni l'innovation nécessaire, sur toute la chaîne d'approvisionnement en combustible, pour réaliser un progrès aussi fulgurant. Les transports aériens sont parmi les moyens de transport les plus polluants au monde, peu importe l'évolution technologique promise pour dans un demi-siècle.

Les problèmes de pollution atmosphérique sont déjà très importants en France et encore plus sur la métropole, où nous faisons partie désormais des métropoles les plus polluées de France, chiffres officiels vérifiables à l'appui.

Ce projet d'extension ne peut se faire avec la bonne foi des porteurs de projet, il y a un conflit d'intérêt évident. On ne peut pas non plus imposer aux populations des réductions de plus en plus drastiques sur les moyens de déplacement à des fins de culpabilisation écologique comme l'utilisation systématique de la vignette Crit'Air et son renforcement dans certaines zones de la métropole, et dans le même temps accorder à une élite le droit de polluer d'avantage en donnant les capacités à l'aéroport d'accueillir encore plus de trafic, avec des avions encore plus gros et encore plus polluants.

On estimait à environ 6500 le nombre de morts prématurées dues à la pollution de l'air dans la région (chiffres Santé Publique France), l'agrandissement de cet aéroport va l'augmenter encore plus, quoiqu'en disent les prévisions numériques fantaisistes des porteurs de projet.

La mise en conformité des installations est strictement nécessaire dans le respect des lois et de la sécurité, cela va sans dire. Mais la cupidité des investisseurs de l'aéroport au détriment de la santé des populations est un crime que vous ne pouvez cautionner.

Cordialement,

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

@3 - VAN HOLDERBEKE THERESE

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 10:25:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : modernisation de l'aéroport

Contribution :

Concernant cette modernisation (extension) je suis contre :

Cela concerne les CHAMPS CAPTANTS : nous avons un très grand besoin de les conserver pour l'EAU qui est INDISPENSABLE à la VIE.

Plus d'avions donc Plus de SONORITE (BRUITS intenses).

Page 3 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Plus d'avions donc PLUS de POLLUTION alors que nous devons participer à ce qu'il y en ait moins et faire que la société (nous, nos enfants, petits enfants etc..)

vivent dans un ENVIRONNEMENT PLUS SAIN pour leur SANTE et contribuer à ce qu'ils aient moins de problèmes respiratoires.

Les avions volent déjà trop bas donc ce n'est pas possible qu'il y en ait plus!

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

@4 - valentin - Lille

Organisme : Metropole européenne de lille

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 11:08:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet nécessaire et complètement pour

Contribution :

Bonjour,

Je trouve que la contestation de ce projet n'est pas justifié :

-soit des personnes qui ont acheté un logement dans la zone - mais en conscience de cause l'aéroport existait bien avant.

-soit pour exister politiquement.

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.

L'extension est pour envisager 4 millions de passagers par ans? = le minimum pour une ville de cette taille et encore c'est très peu par rapport à n'importe quelle agglomération de la même taille (Toulouse 9M, Marseille 9, Lyon 10, nantes 7, bordeaux 7...). Toujours l'argument que paris bruxelles pas loin et ville avec le train, mais ne peut pas non plus compenser un aéroport minuscule sous dimensionné et mal desservi (il sera bien desservi seulement s'il se développe).

Les atterrissages et départs ne concernent qu'une poignée d'habitants (seclin, fretin, peronne, lesquin, templemears...) ce qui n'est rien ex Toulouse moitié ouest de l'agglo atterrissage d'avion constant pourtant très dense.

L'agrandissement ne fat pas de débat, sauf pour trouver quelque chose à dire à beaucoup de gens qui s'ennuient

- 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 agglo...) pour éviter l'hystérisation des débats.

PS : je suis très pro développement durable et considère cette posture comme étant juste du bien fondé (n'utilise pas ma voiture, déplacement à pied, TC ou vélo systématique).

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

@5 - VANHEE Jan - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 12:49:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : A rejeter

Contribution :

Ce projet est mauvais pour la santé, l'environnement, apporte du bruit, de la pollution, n'est absolument pas utile à l'économie, est à l'opposé des priorités imposées par le réchauffement climatique et la crise énergétique. L'aéroport international de Charles de Gaulle est à 1h en train, il faut arrêter le délire.

Merci de faire votre travail d'élus en œuvrant pour le bien de vos administrés.

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

@6 - robert - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 13:01:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : JE CONTESTE L'AGRANDISSEMENT DE L'AEROPORT LESQUIN

Contribution :

le bruit. ras-bol. pollution . en sachant. que l'aéroport. Bruxelles. et à coter merci

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

@7 - Malina - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 13:36:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre l'agrandissement de l'aéroport

Contribution :

En ces temps de pandémie, il serait temps de revoir la copie et adhérer à des moyens de transport plus respectueux de l'environnement que l'avion... Les investissements dans le ferroviaire devrait être privilégiés.

Donc comme vous pouvez le lire, je m'oppose à un tel projet de développement pour l'aéroport.

Conservons nos campagnes !

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

@8 - Antoine - Seclin

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 13:45:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contestation du projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille lesquin

Contribution :

Je pense que cette enquête est l'arbre qui cache la forêt. Personne n'est contre la modernisation mais derrière ça c'est un projet contre le climat que souhaite porter l'aéroport de lesquin.

Pour toutes les communes voisines à l'aéroport, il faut absolument un couvre feu la nuit avec 8 heures minimum de sommeil comme le recommande l'étude environnementale, l'acnusa et l'organisation mondiale de la santé.

Je demande également une modification des trajectoires à basse altitude (survol des habitations)

Également la mise en place d'un plan de nuisances sonores avec des aides financières pour les riverains qui souhaitent revoir l'insonorisation de leurs habitations.

J'espère que le commissaire enquêteur prendra en compte mes remarques dans ces conclusions.

Merci

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

@9 - Henri - Lezennes

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 14:08:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : projet de modernisation aéroport de Lesquin

Contribution :

je suis opposé à ce projet à plusieurs titres :

- J'habite Lezennes où aucune réunion de concertation n'a lieu alors que nous sommes dans une commune contiguë à Lesquin.

- Dans une période où il apparaît opportun de limiter les vols et de les remplacer, autant que possible, par le train, est-ce bien le moment d'engager ces travaux?

- Les extensions de terrains bétonnés occasionnent des risques pour les ressources en eau dépendant de champs captants situés sur des territoires proches de Lesquin, et de mettre en péril l'approvisionnement en eau de la Métropole.

- Les sommes conséquentes mises en oeuvre pour ces travaux de modernisation pourraient être engagées dans d'autres directions plus écologiques comme la gratuité des transports en commun dans la métropole, solution alternative à l'utilisation des voitures qui bloquent chaque matin toutes les entrées de Lille.

- Les visées de ce projet sont purement économiques et ne prennent en compte ni le bien vivre dans la Métropole, ni le quotidien des habitants, qui ne prennent pas l'avion tous les jours.

- Ce projet a une bonne vingtaine d'années de retard en matière de bilan carbone, de pollutions sonores et hydrographiques, de déplacements de loisirs qui seront nécessairement à repenser d'ici à quelques années...

Un conseiller municipal de Lezennes

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

@10 - Bidan Arnaud - Wattignies

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 14:19:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Un projet utile, positif et nécessaire. Un projet qui demande à être davantage appuyé politiquement.

Contribution :

Page 7 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Je souhaite ici livrer mon point de vue "interne", ayant été salarié de l'entreprise ADL SAS jusqu'au 31 décembre dernier.

Le projet tel qu'il est présenté par le maître d'ouvrage me semble parfaitement adapté en termes de prévision de trafic à l'horizon 2039, de modernisation des installations, d'amélioration de l'hospitalité, et de respect de l'environnement. L'aéroport a en effet une marge importante de progression sur ces différents sujets aujourd'hui, mais semble avoir pris en compte l'ampleur des actions à entreprendre pour devenir dans le futur un exemple à suivre.

Il me semble néanmoins que pour permettre la pleine réussite de ce projet, l'appui politique fourni au maître d'ouvrage doit être plus important, sur plusieurs sujets :

1 - Les représentants de la MEL ont souvent été des absents très remarquables de plusieurs réunions de concertation préalable. Cela marque-t-il un désintérêt ou une désapprobation, là où le soutien devrait être entier, tant les retombées de ce projet sur les communes de la métropole s'annoncent positives ?

2 - Comme évoqué par des habitants voisins lors de la concertation préalable, il est incohérent de voir des villes continuer de développer des quartiers résidentiels sur des zones proches de l'axe de la piste principale de l'aéroport, et donc directement concernées par le bruit des décollages et atterrissages. La transparence est-elle totale sur la nature des nuisances pour les futurs habitants de ces quartiers ?

3 - Les études environnementales (actuelles et projetées) réalisées à l'échelle de la métropole et présentées en concertation préalable montrent une augmentation minimale (voire une diminution) des nuisances liées à l'activité de l'aéroport, en termes de bruit, de congestion des axes routiers, et d'émission de gaz à effet de serre. Elles mettent en revanche en valeur une saturation toujours grandissante des axes autoroutiers de la métropole, ainsi que des nuisances sonores associées aux routes et voies de chemin de fer toujours très importantes.

Ainsi, il apparaît que la décision du SMALIM d'interdire à l'aéroport le développement d'une activité de fret aérien vient à l'encontre du bon sens. En effet, le refus récent d'implantation d'un opérateur de livraison de colis pour un vol cargo de nuit quotidien n'a eu qu'un seul effet : déplacer les nuisances, et non les supprimer. Cet opérateur, un exemple parmi tant d'autres répondant à une demande commerciale toujours croissante, réalise par conséquent ce vol quotidien depuis un aéroport voisin qui l'accueille bien volontiers, impliquant de ce fait un ballet de camions entre notre métropole et cet aéroport, et un impact environnemental bien supérieur. Il est également à noter que ce refus d'accueil d'une activité supplémentaire a compliqué la tâche des entreprises oeuvrant à l'aéroport de Lille quant à l'atténuation des effets économiques de la crise sur sa santé financière et sur celle de ses salariés, le traitement de ce vol générant du temps de travail, donc une baisse du taux de chômage partiel.

De même, la saturation de l'autoroute A1, causée en partie par la circulation de nombre de camions vers l'aéroport de Paris Charles De Gaulle pourrait être atténuée par le développement du fret aérien à Lille.

4 - Les études montrant qu'un grand nombre de voyageurs résidant dans la zone de chalandise de l'aéroport de Lille se déplace jusqu'à Paris ou Bruxelles pour prendre l'avion. De ce fait, il semble que la "relocalisation" voulue (entraînant également une baisse du trafic routier) ne peut être rendue possible que par une amélioration importante de la desserte de l'aéroport par les transports en commun, car quelques lignes de bus ne suffiront pas. Quid de la desserte de l'aéroport dans les investissements massifs annoncés par le gouvernement pour les futures lignes de tramway de la métropole (visite du premier ministre il y a quelques mois) ? Quid du projet Supraways pour lequel plus aucune communication n'est effectuée depuis janvier 2020 ?

En conclusion, l'aéroport de Lille est à mon sens idéalement placé en Europe pour exploiter la demande commerciale croissante et devenir une formidable "arme" économique pour la métropole et pour la région. Une collaboration efficace et transparente de tous les acteurs directs et indirects de ce projet sera alors déterminante pour en majorer ses retombées positives, tout en limitant ses effets indésirables.

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

@11 - FOUCART BRUNO - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 15:08:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : avis général 1re partie

Contribution :

Monsieur Bruno FOUCART

Maire Honoraire d'HOUPLIN-ANCOISNE

24 rue Jean Jaurès

59263 HOUPLIN-ANCOISNE

Mesdames et Messieurs les

Membres de la Commission d'enquête

AVIS sur le projet de

MODERNISATION DE L'AEROPORT DE LESQUIN

Janvier 2022

Page 9 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

1re partie

Remarques préliminaires :

1. J'ai eu la chance de pouvoir voyager dans diverses parties du monde, pour des raisons touristiques. A ce titre, j'ai souvent eu l'occasion de prendre l'avion. Mais, sur la cinquantaine de voyages que j'ai effectués, au grand maximum, 3 m'ont amené à prendre l'avion à l'aéroport de LESQUIN. En règle générale, l'acheminement en avion s'est fait au départ de PARIS, de BRUXELLES ou de BEAUVAIS. Pourquoi ? Parce que les tours opérateurs essaient de tirer les prix au maximum, que ce soit au niveau des compagnies aériennes, qui, elles aussi, regardent où les taxes d'aéroport sont les moins élevées, entre autres. Donc, ce n'est pas parce que le responsable de l'aéroport de LESQUIN « gesticulera » avec un « projet de modernisation » que les tours opérateurs s'y précipiteront pour faire partir leurs destinations touristiques.

2. Les rares fois où j'ai pris l'avion à LESQUIN, c'était pour des voyages organisés directement par une agence régionale, via des « charters », et pour des destinations très « touristiques », c'est-à-dire autour de la Méditerranée.

3. Par ailleurs, il faut remarquer que la Population des Hauts de France est, généralement, moins aisée que celle de PARIS, LYON, BORDEAUX ou MARSEILLE... Quand vous faites des circuits à l'étranger, vous rencontrez rarement des touristes des Hauts de France... Par contre, effectivement, les habitants de cette région prennent l'avion pour des destinations touristiques balnéaires, autour de la Méditerranée, bien souvent à « prix cassés »...

4. Aussi, quand il est écrit, p° 34 de la pièce B « Description du projet technique », que le projet de modernisation de l'aéroport de LESQUIN vise à permettre à un plus grand nombre de touristes de venir chez nous, on a du mal à imaginer, au vu de la carte qui y est jointe, que des habitants de MADERE, IBIZA, MALAGA, HERAKLION, MALTE, etc. vont se précipiter pour visiter notre région dont on connaît le climat particulièrement « accueillant ».

5. Enfin, un aéroport, c'est, certes, fait pour partir. Mais c'est aussi fait pour que d'autres, étrangers à la région ou au pays, viennent chez nous. Or, depuis des années, les politiques menées -quelle que soit les couleurs...- ont entraîné la disparition d'usines et d'entreprises, parties se délocaliser dans des pays où le coût du travail est dérisoire. Ces politiques ont « décidé » que la vocation de notre pays, serait désormais de faire de la logistique... et du tourisme... Mais pour être une « destination touristique », il faut déjà que les autres puissent venir nous voir, en aient les moyens, et le veuillent...

Et, dans le sens contraire, pour que la Population des Hauts de France puisse partir en vacances, il faut qu'elle ne soit pas au chômage !... Or, les politiques publiques ayant asséché nos industries et nos entreprises, délocalisées sous des cieux plus « cléments »..., on ne voit pas comment une Nation de « sans emploi » pourrait partir dépenser son argent à l'étranger !...

6. Le dossier soumis à l'enquête est particulièrement volumineux. Cela peut être interprété de 2 manières :

- Soit le concessionnaire de l'aéroport a fait un travail remarquable, et a tenu à informer particulièrement la Population et les autorités responsables de son projet ;

-(encore qu'on peut légitimement s'interroger si le « commun des mortels » aura lu les centaines de pages mises à sa disposition....) ;

- Ou soit, se demander si cette pléthore de documents n'est justement pas produite pour noyer le lecteur dans une quantité d'informations, et donc, pour l'empêcher de comprendre exactement de quoi il s'agit. D'autant plus que certains semblent redondants, à tel point qu'on ne sait plus très bien lequel est le bon...

7. J'avoue que, pour ma part, je n'ai pas lu tous les documents produits, et me suis contenté de la pièce C « Description du projet technique », tout en allant consulter la pièce B « Résumé non technique », parfois plus précise, ce qui ne semble pas clarifier les choses...

ANALYSE ET COMMENTAIRES DE LA PIECE C

« Description du projet technique »

ET DE LA PIECE B « Description du projet non technique »,

Sur la compréhension des documents mis à l'enquête :

J'avais commencé à lire le dossier « Description du projet technique ». Il commence par la description de l'aéroport et de ses activités... Puis, rapidement, il part directement dans la description exacte et précise du programme, sans parler des objectifs poursuivis... C'est un peu « nébuleux », et induit le lecteur à s'y perdre...

J'ai donc dû me rabattre sur la pièce B « Description du projet non technique ».

Il semble aussi que certains documents sont redondants, noyant ainsi le public dans un flot d' « informations » incompréhensible.

Adapter l'aéroport aux évolutions réglementaires :

Cette pièce « B » explique p° 21 que le projet vise à adapter l'aéroport aux évolutions réglementaires. Nul ne peut s'y opposer, car il est vrai qu'un aéroport concourt au dynamisme d'une région et il y a de la sécurité des passagers et du personnel de vol.

On nous explique ensuite que le « terminal est saturé » (je reviendrai ci-après sur l'évolution du trafic..). Saturation due :

-Aux salles d'enregistrement exiguës ; Vous me permettrez de signaler qu'à l'aéroport d'ORLY, les halls d'enregistrement des bagages ne sont pas plus grands.... Quant à celui de BEAUVAIS... c'est encore pire !...

-Aux files d'attente aux Postes d'Inspection Filtrage, voire à la Douane... ; Sauf que, souvent, on constate que tous les guichets de douanes ne sont pas ouverts en même temps. Le problème de « file d'attente » pourrait donc facilement être réglé par une augmentation du personnel affecté à ces tâches.

On parle également du nombre limité de « postes avion au contact, ce qui oblige à prendre le bus ou de marcher pour embarquer ». Mais, à ma connaissance, pour pouvoir positionner son avion juste devant l'aéroport, de telle sorte à ce que les passagers y soient acheminés via une passerelle, les compagnies aériennes doivent acquitter une redevance. Il est donc évident que les compagnies « charter », soucieuses d'économies, ne paieront pas cette redevance, et leurs passagers seront toujours obligés de marcher vers l'avion, via un bus. Rappelons que les mêmes facturent la bouteille d'eau à un prix prohibitif à l'intérieur de l'avion !.... Autrement dit, les compagnies « charter » continueront à ne pas utiliser un accès direct à l'aéroport pour des raisons financières... L'information est donc tronquée.

Sur l'évolution du trafic :

P° 33 de la pièce « C », il est indiqué que l'aéroport a accueilli 2,2 millions de passagers en 2019, soit 32 668 mouvements d'avions, ce qui donne 628 mouvements d'avions par semaine. Il est dommage qu'on ne trouve pas combien cela donne en moyenne par jour. Même si on peut penser que les départs le week-end sont les plus nombreux, faisons la division par 7 : cela donne 90 mouvements par jour.

A partir de là, ce dossier « Description du projet technique » part directement dans la description du programme... C'est un peu « nébuleux », et induit le lecteur à s'y perdre...

Si on se rabat sur le dossier « B », celui-ci explique que l'objectif est de 3,9 millions de passagers à l'horizon 2039, ce qui entraînerait 24 729 mouvements commerciaux, soit une moyenne de 33 à 34 décollages par jour.

C'est, encore une fois, nébuleux, car, au départ, on parle de 32 668 mouvements d'avions à l'année, dont une grande partie de vols commerciaux. Mais, pour la présentation du projet, on se limite aux seuls vols commerciaux, ce qui fait diminuer le nombre de mouvements. De même, on parle de « 33 à 34 décollages par jour »... mais on oublie de parler des atterrissages... Preuve que les éléments d'information sont tronqués et fallacieux.

Si on se réfère à la p° 33 de la pièce « C », on relève que ces 32 668 mouvements d'avions sont répartis comme suit :

-21 139 vols « commerciaux »,

- 1 649 vols pour escales techniques....,

- 9 880 mouvements pour « aviation légère, privée et évacuation sanitaire ».

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

@12 - FOUCART BRUNO

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 15:13:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :AVIS GENERAL 2e partie

Contribution :

Monsieur Bruno FOUCART

Maire Honoraire d'HOUPLIN-ANCOISNE

24 rue Jean Jaurès

59263 HOUPLIN-ANCOISNE

Mesdames et Messieurs les

Membres de la Commission d'enquête

AVIS sur le projet de

MODERNISATION DE L'AEROPORT DE LESQUIN

Janvier 2022

2e partie

On en conclut que les vols commerciaux passeraient de 21 139 à 24 729, soit une augmentation de 17 %. On peut donc légitimement penser que le nombre de mouvements par jour connaîtrait la même évolution, soit $90 + 17\% = 105$ vols par jour. Autrement dit 15 par jour en plus... On peut judicieusement craindre que ces mouvements supplémentaires pourraient se faire la nuit...

A noter que p° 30 du document « B », il est indiqué « 4,7 millions de passagers à l'horizon 2050 »..., ce qui n'est pas mieux. Cette perspective de 4,7 millions de passagers équivaut à :

-Une augmentation de 20 % par rapport à la perspective des 3,9 millions à l'horizon 2039,

-Mais surtout + 114 % par rapport au nombre actuel de passagers, qui serait donc doublé !

Quoi qu'il en soit, la pandémie de la COVID 19 qui sévit dans le monde entier depuis 2 ans a entraîné une forte diminution des transports aériens, comme des destinations touristiques, souvent compromises par les dernières directives des gouvernements sur place.

On a donc le droit de se demander si ces hypothèses d'évolution du trafic sont sérieuses, crédibles et justifiées, surtout en plus, alors que la période actuelle est à la lutte contre le réchauffement climatique...

L'amélioration de l'offre commerciale :

P° 24 de la pièce « B », on explique que l'aéroport souhaite améliorer son offre commerciale, et donc, augmenter le nombre de destinations.

Comme expliqué plus haut, on peut rêver d'imaginer que des habitants de MADERE, IBIZA, MALAGA, HERAKLION, MALTE, etc. vont se précipiter pour visiter notre région dont on connaît le climat particulièrement « accueillant ».

On a encore en mémoire des « lignes » ouvertes à grands coups de « pub » à l'aéroport de LESQUIN, mais qui ont été abandonnées rapidement, faute de clientèle suffisante pour équilibrer le budget.

Donc, pardonnez-moi d'être sceptique...

L'offre de stationnement :

P° 18 de la pièce « C », on note que 4 240 places de stationnement sont aujourd'hui disponibles.

On apprend, p° 26 de la pièce « B » que le projet entraîne la suppression du parking couvert existant.

Mais on ne sait pas où sont reconstituées les places perdues... Même si la P° 27 évoque 715 places supplémentaires au « P7 » et 357 aux parkings P1 et P6...

Il est vrai que p° 27, on parle de la création de 2 parcs vélo de 100 places.... Comme chacun sait, le vélo est très pratique pour transporter ses valises quand on part en vacances....

L'accessibilité :

P° 28, il est indiqué que l'aéroport souhaite atteindre 17 % de part modale des transports en commun. Pour ce faire, il envisage :

-D'augmenter les fréquences de la navette reliant le centre de LILLE et l'aéroport ;

A cela, je ferai 2 remarques :

oComme chacun sait, l'autoroute A 1 est engorgée chaque matin dans le sens PARIS-LILLE, et le soir, dans le sens contraire. On veut donc espérer que la navette ne sera pas coincée dans les bouchons, de telle sorte à éviter que l'usager, soit n'arrive pas à l'heure à son rendez-vous ; soit rate son avion...

oC'est ainsi que, pour ma part, j'ai connu un déboire : partant pour la GUADELOUPE, je prends le TGV jusque ROISSY. Puis je cherche la navette reliant ROISSY à ORLY, aéroport de départ de mon

avion... Sauf que la navette est tombée dans les bouchons inextricables sur le périphérique parisien, et que je suis arrivé en retard pour monter dans mon avion !...

oLa navette n'est donc pas la solution idéale, même si, je le reconnais, elle a le mérite d'exister...

-De relier la Pévèle par des lignes interurbaines ;

-Et espère, surtout, que les collectivités publiques vont se pencher que l'amélioration de la desserte de l'aéroport par les transports collectifs.

A priori, je n'ai pas trouvé d'avis du Conseil Régional sur ce projet, ni du Conseil de la Métropole Européenne de LILLE, dans le dossier d'enquête.

Par contre, je crois me souvenir avoir lu quelque part que, bien évidemment, la Métropole Européenne de LILLE avait donné un avis favorable à ce projet...

Comme on connaît son souci de cohérence, on ne s'étonnera pas qu'elle donne un avis favorable à ce projet de développement, mais occulte complètement la desserte de l'aéroport dans son Schéma Directeur des Infrastructures de Transports adopté le 28 juin 2019 :

Autrement dit, les collectivités territoriales ne semblent pas promptes à accompagner ce projet, en développant son accessibilité...

Le seul moyen d'améliorer l'accessibilité de l'aéroport, serait d'organiser une ligne de métro ou de tramway... Mais, apparemment, de cela, les collectivités territoriales ne veulent pas en entendre parler, pour des raisons qu'on a du mal à comprendre...

Le projet immobilier :

Dans un « grand souci de transparence », on trouve, p° 41 du document « C » un chapitre « discret » : « développement immobilier », mais pris avec des pincettes !

On y parle d' « opportunité » de « développer une opération immobilière de lots d'activités ou de petite logistique, et à plus long terme de bureaux, voire, le cas échéant, d'un hôtel 2/3 étoiles suivant l'analyse du marché ». Soit un programme de 40 500 m2 de surface de plancher, répartis en :

-12 500 m2 en lots d'activités,

-Et 28 000 m2 de bureaux.

Mais ceci est présenté « discrètement », et de manière « hypothétique »....., alors qu'il doit s'agir du point central du projet de modernisation de l'aéroport, surtout quand on en lit le financement envisagé, comme on le verra ci-après.

Encore une fois, l'information est biaisée !...

Financement du projet :

P° 9 de la pièce « B », on lit que ce projet est estimé à 100,9 M€ HT.

Malheureusement, sauf erreur de ma part, je n'ai trouvé aucun élément concernant le financement du projet.

Lors de la concertation préalable, il avait été indiqué qu'il était financé entièrement par l'exploitant, sans aucun financement public. On peut donc imaginer qu'il y aura augmentation des taxes d'aéroport en proportion, ce qui risquera de réduire d'autant l'impact commercial de cette modernisation.

De plus, on peut légitimement penser que c'est le projet immobilier évoqué ci-dessus, qui assurera le financement de cette modernisation de l'aéroport....

Autrement dit, la « modernisation de l'aéroport » cache en réalité un projet immobilier, véritable enjeu de l'opération !...

LES IMPACTS DU PROJET

En matière de nuisances sonores, il est évident que l'augmentation du trafic, tel qu'exposée ci-avant, entraînera une augmentation des mouvements d'avions, d'où des nuisances phoniques à l'encontre des Populations riveraines, voire même des vols de nuits.

Maire de la commune d'HOUPLIN-ANCOISNE pendant 19 ans, j'ai siégé au sein du SIVOM du Grand Sud pendant toutes ces années. Certes, nous avons eu des relations « cordiales » avec les responsables de l'aéroport (de l'époque...). Une station de mesure de bruit a effectivement été installée juste à côté de la Mairie.

Cependant, je ne suis pas certain, au vu de cette expérience de 19 ans, que des pénalités ou sanctions devaient effectivement être engagées contre les avions, pilotes, ou compagnies qui ne respectaient pas les couloirs et les hauteurs fixés, et ce, pour 2 raisons :

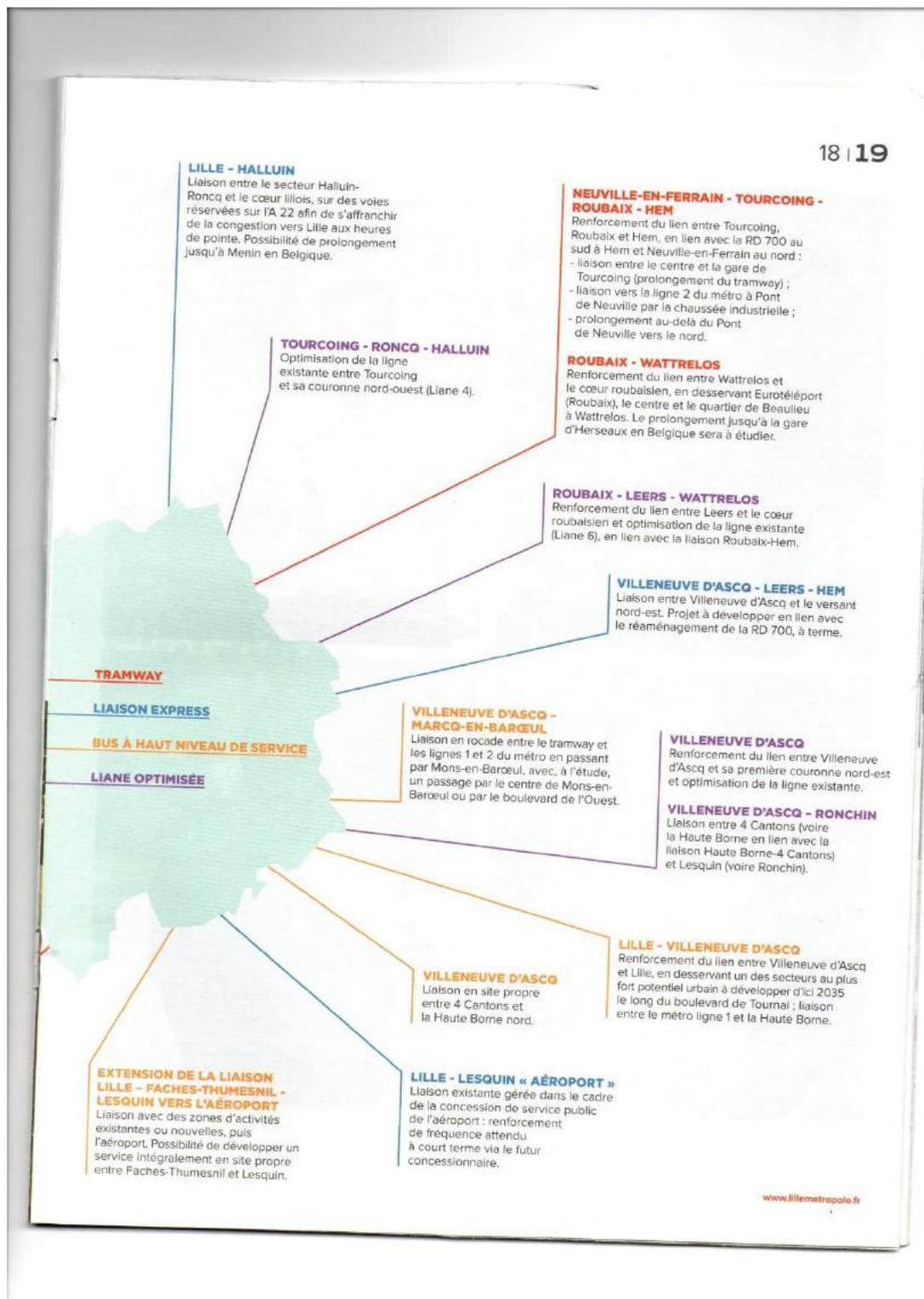
-D'une part, le contrôle s'effectue par la Direction de l'Aviation Civile. Les politiques menées par les gouvernements successifs, visant à réduire le nombre de fonctionnaires ont entraîné une baisse des effectifs, empêchant ce service public d'engager des actions coercitives vis-à-vis des récalcitrants ;

-D'autre part, la gestion économique de l'aéroport étant assurée par un opérateur privé en quête de rentabilité, on n'imagine mal un concessionnaire engager des sanctions pécuniaires à l'encontre d'une compagnie contrevenante, alors qu'il est déjà bien content qu'elle assure une destination à partir de l'aéroport de LESQUIN.

En conséquence, on peut légitimement craindre que cette évolution du trafic se traduira par une augmentation des nuisances sonores, sans que le concessionnaire n'engage des sanctions en conséquence.

Le cadre de vie des habitants, en particulier ceux d'HOUPLIN-ANCOISNE, risque d'être mis à mal.

Pièce(s) jointe(s) :



>>> Nouvelles liaisons

**La philosophie des nouvelles liaisons ?
Faciliter l'accès aux cœurs d'agglomérations
depuis la périphérie, relier les périphéries
entre elles sans passer par le centre de la
métropole ou encore proposer des trajets
rapides entre des secteurs non desservis
par le ferroviaire. Enfin, renforcer
la desserte du nord-est du territoire.**

**ARMENTIÈRES - COMINES -
HALLUIN - TOURCOING**
Liaison de grande rocade
entre Armentières
et Tourcoing pour desservir
la vallée de la Lys.

**LILLE - LA MADELEINE -
MARCQ-EN-BARŒUL**
Optimisation de la ligne radiale
existante (future Liane 5).

**LILLE - SAINT-ANDRÉ -
MARQUETTE ET WAMBRECHIES**
Renforcement du lien entre
Wambrechies et le
cœur lillois, en articulation et
en complémentarité avec la
ligne express Lille-Comines.

LOMME - MARCQ-EN-BARŒUL
Liaison en rocade entre la ligne 2 du
métro à Lomme et le Grand-Boulevard,
en passant par les nombreux projets
urbains dans le secteur de Saint-
André et Marquette, en lien avec
la ligne Lille-Wambrechies.

LOMME - LOOS - RONCHIN
Liaison en rocade entre la ligne 2
du métro à Lomme et Ronchin.

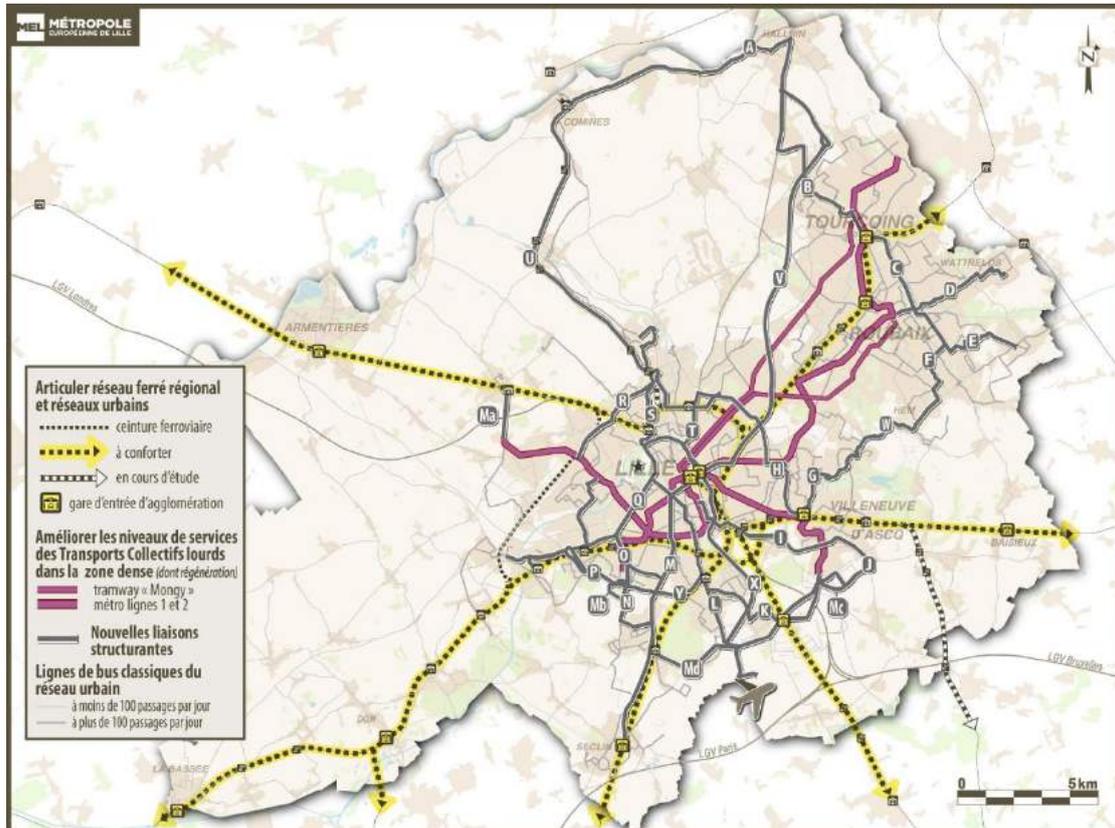
**LILLE - LOOS - HAUBOURDIN -
HALLENNES-LEZ-HAUBOURDIN**
Renforcement du lien entre Hallennes-
lez-Haubourdin et le cœur lillois, entre
le Faubourg de Béthune et un éventuel
parc relais à expertiser près de la RN 41.

LILLE - FACHES-THUMESNIL / LESQUIN
Optimisation de la ligne existante (Liane 1).

WATTIGNIES - LILLE
Optimisation de la ligne
existante (Liane 2).

LILLE - WATTIGNIES - SECLIN
Renforcement du lien entre le
cœur lillois et Wattignies. Une
section entre Seclin gare et
Wattignies, en complément avec
le réseau TER, est à l'étude.

MEL - OCTOBRE 2019



@13 - FOUCART BRUNO - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 15:15:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Avis général 3e partie

Contribution :

Monsieur Bruno FOUCART

Maire Honoraire d'HOUPLIN-ANCOISNE

24 rue Jean Jaurès

59263 HOUPLIN-ANCOISNE

Mesdames et Messieurs les

Membres de la Commission d'enquête

Page 21 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

AVIS sur le projet de

MODERNISATION DE L'AEROPORT DE LESQUIN

Janvier 2022

3e partie

Le document « A » précise également LE CADRE ADMINISTRATIF ET JURIDIQUE et les TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE :

-Textes relatifs à l'enquête publique :

oLes articles L.123-1 et L.123-2 et R.123-1 du code de l'environnement relatifs au champ d'application et objet de l'enquête publique ;

oLes articles L.123-3 à L. 123-18 et R.123-2 à R.123-27 du code de l'environnement relatifs à la procédure et au déroulement de l'enquête publique.

-Textes relatifs aux autorisations d'urbanisme et à l'autorisation environnementale :

oLes articles L.111-1 à L.111-13 du code de l'urbanisme et R.111-1 et suivants du code de l'urbanisme relatifs aux règles générales de l'urbanisme ;

oLes articles R.423-57 et R.423-58 relatifs aux permis de construire soumis à enquête publique et plus généralement le livre IV de la partie réglementaire du code de l'urbanisme titres II et III ;

oLes articles L. 421-1 et suivants, et R. 421-1 et suivants du code de l'urbanisme ;

oLes articles L. 111-7 et suivants et L.123-1 et suivants du code de la construction et de l'habitation, et les articles R. 111-19 et suivants R123-1 et suivants de ce même code, définissant les modalités de protection contre les risques d'incendie et de panique dans les immeubles recevant du public, ainsi que leurs conditions d'accessibilité aux personnes handicapées ;

oLes articles L. 114-1 et suivants, et R. 114-1 et suivants du code de l'urbanisme ;

oLes articles L181-10 et R181-37 et suivants du code de l'environnement relatifs aux dispositions propres à l'autorisation environnementale.

-Textes relatifs à l'étude d'impact sur l'environnement :

oLes articles L.122-1 à L.122-3-3 du code de l'environnement relatifs aux études d'impacts des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ;

oLes articles R.122-1 à R.122-14 du code de l'environnement relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement.

Si on lit attentivement les dispositions du Code de l'Environnement :

Code de l'environnement

Section 1 : Enquêtes publiques relatives aux projets, plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement (Articles L123-1 à L123-18)

Sous-section 1 : Champ d'application et objet de l'enquête publique (Articles L123-1 à L123-2)

Article L123-1

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.

Article L123-2

I. - Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption :

1° Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 à l'exception :

- des projets de zone d'aménagement concerté ;

- des projets de caractère temporaire ou de faible importance dont la liste est établie par décret en Conseil d'Etat ;

- des demandes de permis de construire et de permis d'aménager portant sur des projets de travaux, de construction ou d'aménagement donnant lieu à la réalisation d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale. Les dossiers de demande pour ces permis font l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique selon les modalités prévues à l'article L. 123-19 ;

- des projets d'îles artificielles, d'installations, d'ouvrages et d'installations connexes sur le plateau continental ou dans la zone économique exclusive ;

2° Les plans, schémas, programmes et autres documents de planification faisant l'objet d'une évaluation environnementale en application des articles L. 122-4 à L. 122-11 du présent code, ou L. 104-1 à L. 104-3 du code de l'urbanisme, pour lesquels une enquête publique est requise en application des législations en vigueur ;

3° Les projets de création d'un parc national, d'un parc naturel marin, les projets de charte d'un parc national ou d'un parc naturel régional, les projets d'inscription ou de classement de sites et les projets de classement en réserve naturelle et de détermination de leur périmètre de protection mentionnés au livre III du présent code ;

4° Les autres documents d'urbanisme et les décisions portant sur des travaux, ouvrages, aménagements, plans, schémas et programmes soumises par les dispositions particulières qui leur sont applicables à une enquête publique dans les conditions du présent chapitre.

II. - Lorsqu'un projet, plan ou programme mentionné au I est subordonné à une autorisation administrative, cette autorisation ne peut résulter que d'une décision explicite.

III. - Les travaux ou ouvrages exécutés en vue de prévenir un danger grave et immédiat sont exclus du champ d'application du présent chapitre.

III bis. - (Abrogé).

IV. - La décision prise au terme d'une enquête publique organisée dans les conditions du présent chapitre n'est pas illégale du seul fait qu'elle aurait dû l'être dans les conditions définies par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

V. - L'enquête publique s'effectue dans le respect du secret industriel et de tout secret protégé par la loi. Son déroulement ainsi que les modalités de sa conduite peuvent être adaptés en conséquence.

Sous-section 2 : Procédure et déroulement de l'enquête publique (Articles L123-3 à L123-18)

Article L123-3

L'enquête publique est ouverte et organisée par l'autorité compétente pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête est requise.

Lorsque l'enquête publique porte sur le projet, plan, programme ou autre document de planification d'une collectivité territoriale, d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un des établissements publics qui leur sont rattachés, elle est ouverte par le président de l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement. Toutefois, lorsque l'enquête est préalable à une déclaration d'utilité publique, la décision d'ouverture est prise par l'autorité de l'Etat compétente pour déclarer l'utilité publique.

Article L123-6

I. - Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à une enquête unique régie par la présente section dès lors que les autorités compétentes pour prendre la décision désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête. A défaut de cet accord, et sur la demande du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable, le représentant de l'Etat, dès lors qu'il est compétent pour prendre l'une des décisions d'autorisation ou d'approbation envisagées, peut ouvrir et organiser l'enquête unique.

Dans les mêmes conditions, il peut également être procédé à une enquête unique lorsque les enquêtes de plusieurs projets, plans ou programmes peuvent être organisées simultanément et que l'organisation d'une telle enquête contribue à améliorer l'information et la participation du public.

La durée de l'enquête publique ne peut être inférieure à la durée minimale de la plus longue prévue par l'une des législations concernées.

Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du ou des projets, plans ou programmes.

Cette enquête unique fait l'objet d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises.

II. - En cas de contestation d'une décision prise au terme d'une enquête publique organisée dans les conditions du présent article, la régularité du dossier est appréciée au regard des règles spécifiques applicables à la décision contestée.

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

@14 - FOUCART BRUNO

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 15:17:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :AVIS GENERAL 4e PARTIE

Contribution :

Monsieur Bruno FOUCART

Maire Honoraire d'HOUPLIN-ANCOISNE

24 rue Jean Jaurès

59263 HOUPLIN-ANCOISNE

Mesdames et Messieurs les

Membres de la Commission d'enquête

AVIS sur le projet de

MODERNISATION DE L'AEROPORT DE LESQUIN

Janvier 2022

4e partie

Article L123-10

I.-Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant celle-ci, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête informe le public. L'information du public est assurée par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concernés par l'enquête, ainsi que, selon l'importance et la nature du projet, plan ou programme, par voie de publication locale.

Cet avis précise :

-l'objet de l'enquête ;

-la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et des autorités compétentes pour statuer ;

-le nom et les qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête ;

-la date d'ouverture de l'enquête, sa durée et ses modalités ;

-l'adresse du ou des sites internet sur lequel le dossier d'enquête peut être consulté ;

-le (ou les) lieu (x) ainsi que les horaires où le dossier de l'enquête peut être consulté sur support papier et le registre d'enquête accessible au public ;

-le ou les points et les horaires d'accès où le dossier de l'enquête publique peut être consulté sur un poste informatique ;

-la ou les adresses auxquelles le public peut transmettre ses observations et propositions pendant le délai de l'enquête. S'il existe un registre dématérialisé, cet avis précise l'adresse du site internet à laquelle il est accessible.

L'avis indique en outre l'existence d'un rapport sur les incidences environnementales, d'une étude d'impact ou, à défaut, d'un dossier comprenant les informations environnementales se rapportant à l'objet de l'enquête, et l'adresse du site internet ainsi que du ou des lieux où ces documents peuvent être consultés s'ils diffèrent de l'adresse et des lieux où le dossier peut être consulté. Il fait état, lorsqu'ils ont été émis, de l'existence de l'avis de l'autorité environnementale mentionné au V de l'article L. 122-1 et à l'article L. 122-7 du présent code ou à l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme, et des avis des collectivités territoriales et de leurs groupements mentionnés au V de l'article L. 122-1 du présent code, ainsi que du lieu ou des lieux où ils peuvent être consultés et de l'adresse des sites internet où ils peuvent être consultés si elle diffère de celle mentionnée ci-dessus.

II.-La personne responsable du projet assume les frais afférents à ces différentes mesures de publicité de l'enquête publique.

Article L123-12

Le dossier d'enquête publique est mis en ligne pendant toute la durée de l'enquête. Il reste consultable, pendant cette même durée, sur support papier en un ou plusieurs lieux déterminés dès l'ouverture de l'enquête publique. Un accès gratuit au dossier est également garanti par un ou plusieurs postes informatiques dans un lieu ouvert au public.

Si le projet, plan ou programme a fait l'objet d'une procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L. 121-8 à L. 121-15, ou d'une concertation préalable organisée dans les conditions définies aux articles L. 121-16 et L. 121-16-1, ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision, le dossier comporte le bilan de cette procédure ainsi que la synthèse des observations et propositions formulées par le public. Lorsqu'aucune concertation préalable n'a eu lieu, le dossier le mentionne.

Article L123-13

I. - Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, plan ou programme, et de participer effectivement au processus de décision. Il ou elle permet au public de faire parvenir ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête par courrier électronique de façon systématique ainsi que par toute autre modalité précisée dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête. Les observations et propositions transmises par voie électronique sont accessibles sur un site internet désigné par voie réglementaire.

II. - Pendant l'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique à la demande de ce dernier. Il peut en outre :

- recevoir toute information et, s'il estime que des documents sont utiles à la bonne information du public, demander au maître d'ouvrage de communiquer ces documents au public ;

- visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, après en avoir informé au préalable les propriétaires et les occupants ;

- entendre toutes les personnes concernées par le projet, plan ou programme qui en font la demande et convoquer toutes les personnes dont il juge l'audition utile ;

- organiser, sous sa présidence, toute réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage.

A la demande du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et lorsque les spécificités de l'enquête l'exigent, le président du tribunal administratif ou le conseiller qu'il délègue

peut désigner un expert chargé d'assister le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête. Le coût de cette expertise complémentaire est à la charge du responsable du projet.

Article L123-15

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête. Si ce délai ne peut être respecté, un délai supplémentaire peut être accordé à la demande du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête par l'autorité compétente pour organiser l'enquête, après avis du responsable du projet.

Le rapport doit faire état des observations et propositions qui ont été produites pendant la durée de l'enquête ainsi que des réponses éventuelles du maître d'ouvrage.

Le rapport et les conclusions motivées sont rendus publics par voie dématérialisée sur le site internet de l'enquête publique et sur le lieu où ils peuvent être consultés sur support papier.

Si, à l'expiration du délai prévu au premier alinéa, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête n'a pas remis son rapport et ses conclusions motivées, ni justifié d'un motif pour le dépassement du délai, l'autorité compétente pour organiser l'enquête peut, avec l'accord du maître d'ouvrage et après une mise en demeure du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête restée infructueuse, demander au président du tribunal administratif ou au conseiller qu'il délègue de dessaisir le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête et de lui substituer un nouveau commissaire enquêteur ou une nouvelle commission d'enquête ; celui-ci doit, à partir des résultats de l'enquête, remettre le rapport et les conclusions motivées dans un maximum de trente jours à partir de sa nomination.

Le nouveau commissaire enquêteur ou la nouvelle commission d'enquête peut faire usage des prérogatives prévues par l'article L. 123-13.

L'autorité compétente pour prendre la décision peut organiser, en présence du maître d'ouvrage, une réunion publique afin de répondre aux éventuelles réserves, recommandations ou conclusions défavorables du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête. Elle est organisée dans un délai de deux mois après la clôture de l'enquête. Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête sont informés de la tenue d'une telle réunion.

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

@15 - FOUCART BRUNO - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 15:21:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :AVIS GENERAL 5e et dernière partie

Contribution :

Monsieur Bruno FOUCART

Maire Honoraire d'HOUPLIN-ANCOISNE

24 rue Jean Jaurès

59263 HOUPLIN-ANCOISNE

Mesdames et Messieurs les

Membres de la Commission d'enquête

AVIS sur le projet de

MODERNISATION DE L'AEROPORT DE LESQUIN

Janvier 2022

5e partie

Article L123-16

Le juge administratif des référés, saisi d'une demande de suspension d'une décision prise après des conclusions défavorables du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, fait droit à cette demande si elle comporte un moyen propre à créer, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de celle-ci.

Il fait également droit à toute demande de suspension d'une décision prise sans que l'enquête publique requise par le présent chapitre ou que la participation du public prévue à l'article L. 123-19 ait eu lieu.

Tout projet d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale ayant donné lieu à des conclusions défavorables du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête doit faire l'objet d'une délibération motivée réitérant la demande d'autorisation ou de déclaration d'utilité publique de l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement de coopération concerné.

Page 30 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Article R123-8 du Code de l'Environnement

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme.

Le dossier comprend au moins :

1° Lorsqu'ils sont requis :

a) L'étude d'impact et son résumé non technique, ou l'étude d'impact actualisée dans les conditions prévues par le III de l'article L. 122-1-1, ou le rapport sur les incidences environnementales et son résumé non technique ;

b) Le cas échéant, la décision prise après un examen au cas par cas par l'autorité mentionnée au IV de l'article L. 122-1 ou à l'article L. 122-4 ou, en l'absence d'une telle décision, la mention qu'une décision implicite a été prise, accompagnée pour les projets du formulaire mentionné au II de l'article R. 122-3-1 ;

c) L'avis de l'autorité environnementale mentionné au III de l'article L. 122-1, le cas échéant, au III de l'article L. 122-1-1, à l'article L. 122-7 du présent code ou à l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme, ainsi que la réponse écrite du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale ;

2° En l'absence d'évaluation environnementale le cas échéant, la décision prise après un examen au cas par cas ne soumettant pas le projet, plan ou programme à évaluation environnementale et, lorsqu'elle est requise, l'étude d'incidence environnementale mentionnée à l'article L. 181-8 et son résumé non technique, une note de présentation précisant les coordonnées du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du projet, plan ou programme, l'objet de l'enquête, les caractéristiques les plus importantes du projet, plan ou programme et présentant un résumé des principales raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le projet, plan ou programme soumis à enquête a été retenu ;

3° La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;

4° Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet plan, ou programme ;

5° Le bilan de la procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L. 121-8 à L. 121-15, de la concertation préalable définie à l'article L. 121-16 ou de toute autre procédure

prévues par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision. Il comprend également l'acte prévu à l'article L. 121-13 ainsi que, le cas échéant, le rapport final prévu à l'article L. 121-16-2. Lorsque aucun débat public ou lorsque aucune concertation préalable n'a eu lieu, le dossier le mentionne ;

6° La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le ou les maîtres d'ouvrage ont connaissance ;

7° Le cas échéant, la mention que le projet fait l'objet d'une évaluation transfrontalière de ses incidences sur l'environnement en application de l'article R. 122-10 ou des consultations avec un Etat frontalier membre de l'Union européenne ou partie à la Convention du 25 février 1991 signée à Espoo prévues à l'article R. 515-85.

L'autorité administrative compétente disjoint du dossier soumis à l'enquête et aux consultations prévues ci-après les informations dont la divulgation est susceptible de porter atteinte aux intérêts mentionnés au I de l'article L. 124-4 et au II de l'article L. 124-5.

En conséquence :

Considérant :

-L'article L 123-1 du Code de l'Environnement, qui dispose que « L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public »,

-Et l'article L 123-13 du même Code, qui précise que « Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, plan ou programme, et de participer effectivement au processus de décision ».

Constatant que :

-D'une part, le dossier mis à l'enquête est compliqué à lire, qu'il est imprécis, qu'il y a parfois des éléments redondants, à même de désorienter le public ;

-D'autre part, que le financement du projet n'est pas clairement exposé ;

-Et, qu'en définitive, le projet de modernisation de l'aéroport de LESQUIN vise, surtout, à permettre le projet immobilier exposé ci-dessus, très peu évoqué dans le dossier d'enquête, alors que c'est l'élément crucial des intentions du concessionnaire ;

Considérant :

-Les nuisances phoniques supplémentaires qu'engendrerait inmanquablement une augmentation du trafic de l'aéroport, voire des vols de nuit ;

-Et les risques de voir les rues de la commune d'HOUPLIN-ANCOISNE encore plus envahies par les camions de l'entreprise VITSE-DEVAREM ;

-Dans un premier temps, je considère que le dossier mis à l'enquête n'est pas sincère, et ne respecte pas les objectifs fixés par les articles 123-1 et 123-13 du Code de l'Environnement précités ;

-Qu'à ce titre, les centaines de pages du dossier d'enquête ne sont pas garanties de refléter la vérité ;

-Et, en conséquence, j'émet, pour ma part, un AVIS DEFAVORABLE au projet de modernisation de l'aéroport de LESQUIN dans les conditions exposées dans le dossier d'enquête ;

-Tout en étant favorable à la mise aux normes des installations existantes.

Bruno FOUCART

Maire Honoraire d'HOUPLIN-ANCOISNE

10 janvier 2022

Pièce(s) jointes(s) :



PRÉFET DU NORD

Le Préfet

Lille, le 11 juin 2014

du

Monsieur,

Je vous transmets une copie de l'arrêté en date de ce jour par lequel vous est conférée la qualité de maire honoraire d'Houplin-Ancoisne.

Votre longue présence comme premier magistrat de cette commune justifie cette décision. Mais surtout, je tiens à vous témoigner personnellement toute la reconnaissance de l'Etat pour le rôle éminent que vous avez assumé dans le développement de la commune d'Houplin-Ancoisne.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération la plus distinguée.

trien cordialement

Dominique BUR

Monsieur Bruno FOUCART
24 rue Jean-Jaurès
59263 HOUPLIN-ANCOISNE

12, rue Jean sans Peur - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 30 57 53



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU NORD

Cabinet du préfet

Bureau des affaires
signalées
et des décorations

Affaire suivie par :
Carolle NOWAK
Tél: 03.20.30.56.94
Fax: 03.20.30.52.52
Carolle.nowak@nord.gouv.fr

**Arrêté préfectoral
nommant maire honoraire
Monsieur Bruno FOUCART
ancien maire de la commune de Houplin-Ancoisne**

Le Préfet de la région Nord-Pas-de-Calais
Préfet du Nord
Commandeur de la Légion d'Honneur
Commandeur de l'ordre national du Mérite

Vu l'article L.2122-35 du code général des collectivités territoriales ;

Vu la demande en date du 2 avril 2014 par laquelle Monsieur Bruno FOUCART, ancien maire de la commune d'Houplin-Ancoisne, sollicite l'octroi de l'honorariat ;

Sur proposition du Directeur de Cabinet,

ARRÊTE

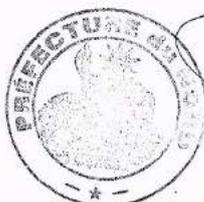
Article 1^{er} – Monsieur Bruno FOUCART, ancien maire de la commune d'Houplin-Ancoisne, est nommé maire honoraire.

Article 2 – Le Directeur de Cabinet est chargé de l'exécution du présent arrêté.

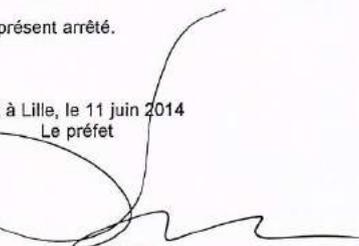
COPIE CERTIFIÉE CONFORME

Pour le préfet
Le Chef de Bureau


Anne-Marie LEROY



Fait à Lille, le 11 juin 2014
Le préfet


Dominique BUR

@16 - TRIFT Nicolas - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 15:45:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 35 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Objet :opposition au projet d'agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Comment peut-on vouloir augmenter le trafic aérien alors que ce mode de déplacement est ,sans contestation possible, celui qui génère le plus de pollution au km par passager ?

Émissions de CO2 par Km et par passager :

0,152 kg pour un trajet long courrier

0,187 kg pour un moyen courrier

0,258 kg pour un court courrier

pour rappel la voiture thermique en moyenne emet 0,111 kg de CO2/ km / passager.

Tout ce ci sans compter les autres gazs polluants émis, les particules fines, huiles et résidus.

A l'heure d'un tournant crucial pour la planète, l'avenir des populations futures est réellement en danger, il serait criminel de continuer à encourager cette sur-pollution directe.

Et il faut aussi prendre en compte toutes les pollutions indirectes, sonores si le nombre de vols augmentent, densité de trafics, embouteillages d'une zone qui n'est pas structurée pour un afflux massif de passagers. L'entrée et la sortie de l'aéroport ne se fait que par une seule et unique route, qui fait partie d'une zone industrielle déjà saturée de trafics, de poids lourds en journée. Comment va se faire la gestion des flux des passagers depuis les autoroutes environnantes ?

Ce projet est un non sens dicté par des profits financiers. Tant que les avions fonctionneront avec les motorisations actuelles et seront les pires modes de transports en commun, Il faut diminuer sa place et en aucun cas augmenter son volume. Les investissements sont à orienter vers une forme d'aviation moins polluante, ou simplement vers d'autres modes de transports doux. La France est assez bien desservie par le train, le transport le moins polluant, et ce sont ces modes de transports à privilégier.

Si les vols courts courriers, les plus impactant niveau émissions et qui présentent le moins de sens, étaient déplacés vers le ferroviaire, il n'y aurai aucunement besoin d'augmenter le volume de passagers de l'aéroport. Il pourrait conserver la même activité, ciblée sur des longs courriers (donc augmenter le nombre de vols au long court, et donc le nombre de passagers concernés par ces vols) sans impacter plus que ce n'est déjà le cas, l'environnement de l'aéroport. Mais bien sur cela n'augmenterai pas significativement le chiffre d'affaire.

L'impact écologique de ce projet est indéniable, négatif, et de nos jours peut-il réellement être justifié ? L'urgence climatique est là, il est temps pour chacun de prendre ses responsabilités.

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

@17 - Delacroix Frédéric - Wattignies

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 17:32:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet de développement de l'aéroport

Contribution :

Bonjour

Il y a une époque où l'on considérait que l'extension de l'aéroport n'était pas envisageable au vu des proximités de Roissy, Zaventem ou Charleroi. Des navettes vers Paris ont notamment été développées. Lille Lesquin, bien que positionné au coeur d'une métropole de plus d'1 million d'habitants, n'était que le dixième aéroport de France.

Ce que certains pouvaient considérer comme un échec, pourrait être vu aujourd'hui comme un progrès par anticipation.

Le projet de modernisation tel que proposé coûte 100 M€, indirectement mais majoritairement alimenté par de l'argent public. Il concerne de la mise aux normes, de la modernisation, de la création de parkings, l'extension, ... afin d'anticiper une augmentation du trafic à l'horizon 15 ans.

Aujourd'hui, légitimement semble t'il, on parle de travaux nécessaires au développement touristique, économique de notre territoire. Je peux le concevoir.

Néanmoins, à l'heure où l'on parle quotidiennement de préservation environnementale, d'état d'urgence, j'avoue ne pas comprendre l'ambition. Ou plutôt, celle-ci ne me semble pas du tout prioritaire. La mise aux normes sécuritaire a minima est acceptable (même si personnellement je ne me sens aucunement en situation de danger ou d'inconfort quand il m'est arrivé de prendre l'avion à Lesquin). Par contre, réunir les conditions pour envisager une hausse du trafic aérien dans les années à venir est à mon sens une ineptie économique et environnementale.

Ayant davantage une vision "collective", je peux préciser que ce point de vue ne prend pas en compte en complément les impacts que j'aurais personnellement à subir (nuisances) habitant à proximité immédiate de l'aéroport.

Ce projet est à mon sens à contre courant et j'y émets un avis défavorable.

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

@18 - DEVÉMY Stéphane

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 17:47:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Je suis pour la modernisation de la sécurité de l'aéroport mais pas à l'agrandissement qui engendra plus de bruit et de pollution.

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

@19 - Karine - Seclin

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 18:02:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Modernisation aéroport de Lesquin

Contribution :

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Par la présente contribution, la majorité municipale et moi-même tenons à vous faire connaître notre avis sur le « projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin », porté par la société gestionnaire Aéroport de Lille SAS :

« Pour nous, l'aéroport de Lille-Lesquin est, et doit rester, un outil de développement économique indispensable à notre territoire et à notre Région.

La Ville de SECLIN est fortement engagée en faveur du développement durable et de la transition énergétique, et nous œuvrons au quotidien pour proposer et promouvoir des solutions de mobilité douce et de mobilité propre. Il n'en reste pas moins que l'avion représente toujours un moyen de transport utilisé par les habitants de notre territoire pour leurs déplacements professionnels ou de loisirs. C'est un constat que nous ne pouvons nier.

Tenant compte de ces deux réalités, nous sommes favorables au volet mises aux normes réglementaires et de sécurité du projet porté par Aéroport de Lille, à savoir tous les aménagements de sécurité nécessaires, ainsi que la rénovation de l'aérogare afin que les voyageurs puissent être accueillis plus confortablement, puisque déjà aujourd'hui, l'aérogare de Lille-Lesquin arrive à saturation en période normale (hors pandémie).

En revanche, le volet « modernisation », c'est-à-dire l'extension de l'aéroport appelle toute notre vigilance et même des exigences de notre part.

Le projet d'Aéroport de Lille prévoit en effet le doublement du nombre de passagers à horizon 2039 (2,2 millions de passagers en 2019 / 3,4 à 3,9 millions en 2039, en fonction de la reprise post-COVID). Si le porteur du projet anticipe une augmentation très importante du taux d'emport, et donc une augmentation de « seulement » + 17% de mouvements commerciaux et + 12% de mouvements totaux en 2039, cette hypothèse nous laisse dubitatifs.

De même pour l'hypothèse de l'avènement rapide d'avions nettement moins bruyants (notamment par des technologies qui sont seulement naissantes). Ce doute est d'ailleurs repris et souligné dans l'avis définitif délivré par l'Autorité Environnementale le 3 novembre 2021.

Outre le fait que plus d'avions engendre forcément plus de pollution (eau, air, sol...), c'est la question du bruit qui nous préoccupe le plus, car l'augmentation du bruit dégraderait l'environnement et le cadre de vie des 12.400 Seclinoises et Seclinois

Pour revenir au territoire seclinois, nous sommes survolés à la fois par vent d'Ouest (décollages) et par vent d'Est (atterrissages) et l'impact sonore est non négligeable : entre 75 et 80 décibels en moyenne pour les décollages (valeur LAMAX – pic de bruit), et entre 65 et 70 décibels pour les atterrissages. Si ces pics de bruit répétés une cinquantaine de fois par jour (chiffres été 2019) sont déjà très gênants, ils deviennent nuisibles pour la santé la nuit.

Si l'on prend la situation de l'été 2019, par exemple, il y avait 3 à 4 vols de nuit entre 23h et 6h du matin réveillant de nombreux riverains 3 à 4 fois par nuit.

Certes, Aéroport de Lille s'est engagé à ne pas augmenter d'ici 2039 mais nous en doutons et souhaitons une réelle amélioration du cadre de vie qui passe par un couvre-feu d'au moins 7 heures d'affilée, entre 23h et 6h par exemple. C'est déjà le choix qu'opèrent de plus en plus d'aéroports en France et en Europe.

Merci de votre attention

Cordialement

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

@20 - Pacini Karine - Seclin

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 18:28:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Extension aeroport de Lesquin

Contribution :

L'enquête publique porte le nom de projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin et traite essentiellement de ce volet alors que celui de l'agrandissement de l'aéroport est notoirement absent. C'est surprenant et regrettable.

La modernisation et la mise aux normes de l'aéroport régional sont nécessaires et personne ne veut remettre en cause l'existence de l'aéroport.

Par contre, son extension accolée par le porteur du projet à celui de la modernisation, impliquerait le doublement des passagers, l'augmentation du nombre de vols, l'arrivée possible de fret ou de compagnies basant ses avions à Lesquin. Elle suscite beaucoup d'inquiétudes .

Le non traitement de la question de l'extension et de ses conséquences par l'enquête publique s'ajoute, à l'absence totale d'informations publiques et de concertations avec les citoyens sur la finalité du projet : aucun débat public, aucune publication du SIVOM, aucune plaquette

Voici les arguments contre une extension des pistes et l'augmentation annoncée des vols:

- Non prise en compte de la situation géographique très urbaine de l'aéroport dont l'augmentation du nombre de vols impactera nécessairement la qualité de vie des populations survolées.

o Nuisances sonores impactant gravement la santé publique

o Nuisances polluantes : particules fines par exemple

o Nuisances économiques : préjudice subi avec la baisse de la valeur des biens

o Risques technologiques d'accidents toujours possibles

- Non prise en compte du coût environnemental spécifique du trafic aérien tel que le dit la Loi Climat qui pour 2025 supprimera les lignes aériennes en cas d'alternatives en train à 2h30. Développer toujours plus le transport aérien est le meilleur moyen d'accélérer la crise climatique. Nous demandons l'abandon des lignes aériennes pour les destinations à moins de 2h30 de Lille, au profit du TGV.

- Non prise en compte de l'impact sur le trafic routier avec l'arrivée massive de voitures et de camions faute de transport en commun, dans un secteur déjà fortement thrombosé, à toute heure de la journée.

- Si malgré tout l'aéroport s'agrandit, il faut absolument un véritable couvre-feu réglementé pour ces raisons :

o Application de la Charte de l'Environnement dans son article 1 : « Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé »

o Le couvre-feu est encouragé par l'Autorité Environnementale, dans son rapport de 2021

o Nous sommes dans une zone très urbanisée, comme dit précédemment.

o La plupart des aéroports français ont un couvre-feu, pourquoi les habitants « survolés » n'auraient t'ils pas les mêmes droits

Dans une région des Hauts de France où les indicateurs sanitaires sont les plus mauvais de France, le couvre-feu est indispensable car le bruit des avions nuit à la santé : perturbation du sommeil troubles cardiovasculaires et la baisse des capacités d'apprentissage. La proximité d'un aéroport équivaut, à perdre trois ans d'espérance de vie. L'Organisation Mondiale de la santé préconise 8 heures de sommeil consécutives.

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

@21 - vandenplas louisette - Fretin

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 18:43:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : projet modernisation aeroport

Contribution :

autant je suis d'accord sur la modernisation de l'aéroport, autant je pense que son développement est une ineptie. Nous sommes situés à mi chemin des aéroports de Bruxelles et de Paris, sans compter les aéroports de Charleroi et de Beauvais. La situation catastrophique du climat est une des principales raisons à ce refus de développement mais on peut y ajouter aussi la crise sanitaire qui dure depuis plus de 2 ans et dont on ne connaît pas la fin et sans savoir si elle sera la seule. Il est possible d'aller maintenant partout dans le monde depuis Lille Bruxelles ou Paris et c'est suffisant. Quant à la construction de bâtiments de bureaux, c'est une course sans fin. Toutes les constructions de bureaux ne sont pas entièrement occupés et que faites vous du télétravail appelé à se développer. Je suis contre le projet de développement pour toutes ces raisons sans oublier les nuisances sonores et olfactives. De grâce, utilisez cet argent pour des causes plus solidaires et plus humaines et non pour des actionnaires de plus en plus avides.

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

@22 - Van ceunebroeck Pierre - Templeuve

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 19:23:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Pollution et nuisances sonore

Contribution :

Pourquoi je suis totalement contre les causes :les nuisances sonores insuperable et la pollution que cela engendre de plus que lille est encadré de très grands aéroports internationaux Bruxelles Londres Paris Charleroi

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

@23 - Guyot Nicolas - Templemars

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 19:24:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Qualité de vie

Contribution :

Bonjour

Nous sommes inquiets au sujet de l'agrandissement de l'aéroport. Sur plusieurs points.

Le premier point : l'augmentation du trafic routier que va engendrer cette agrandissement. La circulation est déjà encombrée chaque jour. Même avec deux ou trois routes supplémentaires cela ne sera pas nécessaire pour permettre une circulation fluide.

Le deuxième point: l'augmentation des nuisances sonores surtout lors du décollage des avions. L'avion électrique n'est pas prêt d'être sur le marché ce qui nous inquiète fortement.

Le troisième point : l'augmentation des particules fines avec le trafic aérien et routier qui augmentera suite à cet agrandissement.

Vous l'avez compris nous ne sommes pas pour cet agrandissement à côté d'une métropole très habitée.

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

@24 - RADIGOIS AUDE - Seclin

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 19:38:13

Page 42 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Demande de garanties pour préserver les habitants et l'environnement

Contribution :

Je vous prie de trouver mes avis et réserves justifiant mon opposition à l'extension de l'aéroport, cachée derrière un projet annoncé de modernisation.

Ce projet comporte nombre de lacunes, omissions dans son évaluation :

- Non prise en compte de la situation géographique très urbaine de l'aéroport dont l'augmentation du nombre de vols impactera nécessairement la qualité de vie des populations survolées.

o Nuisances sonores impactant gravement la santé publique

o Nuisances polluantes : particules fines par exemple

o Nuisances économiques : préjudice subi avec la baisse de la valeur des biens

o Risques technologiques d'accidents toujours possibles

- Non prise en compte du coût environnemental spécifique du trafic aérien tel que le dit la Loi Climat qui pour 2025 supprimera les lignes aériennes en cas d'alternatives en train à 2h30. Développer toujours plus le transport aérien est le meilleur moyen d'accélérer la crise climatique. Nous demandons l'abandon des lignes aériennes pour les destinations à moins de 2h30 de Lille, au profit du TGV.

- Non prise en compte de l'impact sur le trafic routier avec l'arrivée massive de voitures et de camions faute de transport en commun, dans un secteur déjà fortement thrombosé, à toute heure de la journée.

C'est pourquoi je demande l'arrêt du projet d'extension de l'aéroport de Lille Lesquin.

Si malgré tout l'aéroport s'agrandit, il faut absolument un véritable couvre-feu réglementé pour les avions commerciaux et de fret pour les raisons suivantes :

o Application de la Charte de l'Environnement dans son article 1 : « Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé »

o Le couvre-feu de 7 heures consécutives est encouragé par l'Autorité Environnementale, dans son rapport de 2021

o Nous sommes dans une zone très urbanisée, comme dit précédemment.

o La plupart des aéroports français ont un couvre-feu, pourquoi les habitants « survolés » n'auraient t'ils pas les mêmes droits !

Il faudrait également une révision des couloirs aériens afin d'éviter au maximum le survol des zones urbanisées, notamment aux décollages et atterrissages.

Dans la région des Hauts de France, les indicateurs sanitaires sont les plus mauvais de France, le couvre-feu est donc indispensable car le bruit des avions nuit à la santé : perturbation du sommeil troubles cardiovasculaires et la baisse des capacités d'apprentissage. La proximité d'un aéroport équivaut, à perdre trois ans d'espérance de vie. L'Organisation Mondiale de la santé préconise 8 heures de sommeil consécutives.

Pour conclure, je souhaite que l'enquête publique dans son rapport intègre bien les contributions citoyennes portant sur l'opposition au projet, voire à la limitation du transport aérien. Le volet du projet portant sur l'agrandissement n'est pas à mes yeux, secondaire mais primordial pour la santé et l'avenir des populations concernées.

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

@25 - LE RU YANN - Seclin

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 19:40:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : DEMANDE d 'arrêt du projet d'extension et de garanties pour préserver le santé des habitants et l'environnement

Contribution :

Je vous prie de trouver mes avis et réserves justifiant mon opposition à l'extension de l'aéroport, cachée derrière un projet annoncé de modernisation.

Ce projet comporte nombre de lacunes, omissions dans son évaluation :

- Non prise en compte de la situation géographique très urbaine de l'aéroport dont l'augmentation du nombre de vols impactera nécessairement la qualité de vie des populations survolées.

o Nuisances sonores impactant gravement la santé publique

o Nuisances polluantes : particules fines par exemple

o Nuisances économiques : préjudice subi avec la baisse de la valeur des biens

o Risques technologiques d'accidents toujours possibles

- Non prise en compte du coût environnemental spécifique du trafic aérien tel que le dit la Loi Climat qui pour 2025 supprimera les lignes aériennes en cas d'alternatives en train à 2h30. Développer toujours plus le transport aérien est le meilleur moyen d'accélérer la crise climatique. Nous demandons l'abandon des lignes aériennes pour les destinations à moins de 2h30 de Lille, au profit du TGV.

- Non prise en compte de l'impact sur le trafic routier avec l'arrivée massive de voitures et de camions faute de transport en commun, dans un secteur déjà fortement thrombosé, à toute heure de la journée.

C'est pourquoi je demande l'arrêt du projet d'extension de l'aéroport de Lille Lesquin.

Si malgré tout l'aéroport s'agrandit, il faut absolument un véritable couvre-feu réglementé pour les avions commerciaux et de fret pour les raisons suivantes :

o Application de la Charte de l'Environnement dans son article 1 : « Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé »

o Le couvre-feu de 7 heures consécutives est encouragé par l'Autorité Environnementale, dans son rapport de 2021

o Nous sommes dans une zone très urbanisée, comme dit précédemment.

o La plupart des aéroports français ont un couvre-feu, pourquoi les habitants « survolés » n'auraient-ils pas les mêmes droits !

Il faudrait également une révision des couloirs aériens afin d'éviter au maximum le survol des zones urbanisées, notamment aux décollages et atterrissages.

Dans la région des Hauts de France, les indicateurs sanitaires sont les plus mauvais de France, le couvre-feu est donc indispensable car le bruit des avions nuit à la santé : perturbation du sommeil, troubles cardiovasculaires et la baisse des capacités d'apprentissage. La proximité d'un aéroport équivaut, à perdre trois ans d'espérance de vie. L'Organisation Mondiale de la santé préconise 8 heures de sommeil consécutives.

Pour conclure, je souhaite que l'enquête publique dans son rapport intègre bien les contributions citoyennes portant sur l'opposition au projet, voire à la limitation du transport aérien. Le volet du projet portant sur l'agrandissement n'est pas à mes yeux secondaire mais primordial pour la santé et l'avenir des populations concernées.

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

@26 - Scaillierez Stéphanie - Templemars

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 19:41:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le projet

Contribution :

Je suis contre ce projet. Habitante de Templemars, nous sommes suffisamment, voir même trop, traversés par des vols aériens au décollage engendrant une nuisance sonore déjà pénible à supporter, et ce, Multipliés les week-end dès la saison des vacances.

Le trafic routier et autoroutier est déjà ultra saturé à la périphérie de Lille. Trouvez une solution à ce problème plutôt que d'espérer l'augmenter !

L'impact environnementale est lui aussi déplorable. Comment vivre avec toutes ces particules fines qui ne cesseront d'augmenter (eux aussi!!)

Agrandir l'aéroport, me "coltiner" tous les désagréments alors que je ne peux en profiter , ne gagnant tout juste assez d'argent pour vivre décemment.

Donc je dis NON à ce projet délirant si près d'une métropole.

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

@27 - DELEPIERRE CARINE - Seclin

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 19:56:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Description de notre quotidien.

Contribution :

Je suis une habitante du quartier burgault a seclin.

Dans mon habitation je cohabite avec le bruit des avions. En effet des le petit matin le ballet les atterrissage et décollage nous réveillés.

Page 46 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

La journée pas possible d'avoir une conversation a l'extérieur sans devoir s'arrêter car il y a un avions qui passe, génial les dîné sur la terrasse..

les jours de grands trafique impossible de sortir profitez du jardin tellement le bruit est incessant Impossible de laissé la porte ouverte.

La pollution est déjà grande dans notre métropole, y ajouter du kérosène au dessus de notre tête est pour moi incompréhensible.

Ne pas ajouter de nouveaux trafics.

Limiter les décollages et atterrissage le week-end et jour férié.

Des heures de couvre feu entre 23h et 7h.

Les avions respecte leur altitude minimum.

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

@28 - Muguet Pierre - Templemars

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 19:56:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

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

Contribution :

Je me permets de vous contacter concernant l'aéroport de Lesquin. En effet résidant à Templemars depuis maintenant quelques années , Nous constatons que le bruit sourd des avions et de plus en plus récurrent et de plus en plus fort (<80db) Nous observons également que la trajectoire des avions est rarement respectées ils viennent littéralement à survoler la commune ainsi que notre maison (Rue Pasteur a Templemars).

À ce jour il m'est impossible de dormir avant 23h et de continuer ma nuit après 6h du matin suite au décollage intempestif des avions.

Un homme a dit un jour: la liberté des uns s'arrête là où commence celle des autres...

Je vous laisse donc méditer sur cette phrase...

Je commence cruellement à manquer de sommeil et Les bêtes sont apeuré à chaque passage des avions !

Que l'on soit d'accord je ne suis pas réfractaire a la modernisation de l'aéroport mais je pense qu'avant de parler d'agrandissement, une mise en conformité de l'aéroport serai le plus approprié pour le bien de toute les citoyens résidant dans le secteur.

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

@29 - Celis Edu - Seclin

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 20:29:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre l'agrandissement

Contribution :

Je suis pour la modernisation et la mise à jour du matériel mais contre l'agrandissement. C'est totalement irrationnel, on est à une heure en tgv de Roissy et à deux heures de charleroi si on veut voler en low cost.

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

@30 - Delepierre Simon - Seclin

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 20:42:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Limiter la pollution y compris sonore et visuelle

Contribution :

Bonjour,

Il est indispensable elfe traiter les sujets de la pollution sonore et visuelle pour les riverains.

Notamment en privilégiant des vols de nuits, limiter les vols le week-end et jours fériés (Il est interdit de tondre le dimanche après midi pour le respect du voisinage, pourtant elle fait nettement moins de bruit qu'un avion, il n'y aurait aucun sens qu'un vol soit autorisé pendant cette période).

En journée le rythme doit être limité également pour éviter un passage de plusieurs avion sur une période trop courte.

Il est important de contrôler que les avions respectent leur altitude, la plus haute possible.

Merci

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

@31 - Sandrine - Fretin

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 20:54:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre

Contribution :

Je suis contre l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin,

entre le bruit des avions le TGV et l'usine à cailloux RMN c'est bien assez de nuisances sonores et polluantes pour nous en rajouter encore.

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

@32 - VANMEENEN STEPHANE - Seclin

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 21:23:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON à l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Bonjour,

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

Non prise en compte de la situation géographique très urbaine de l'aéroport dont l'augmentation du nombre de vols impactera nécessairement la qualité de vie des populations survolées.

- Nuisances sonores impactant gravement la santé publique

- Nuisances polluantes : particules fines par exemple

- Nuisances économiques : préjudice subi avec la baisse de la valeur des biens

- Risques technologiques d'accidents toujours possibles

IL FAUT PRESERVER LA NATURE !

Cordialement.

Stéphane VANMEENEN

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

@33 - ANTOINE Nolwenn

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 21:29:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet inutile

Contribution :

Très grande utilisatrice de cet aéroport, il est extrêmement mal desservi par les transports. Cet aéroport est sous-utilisé et toujours, il n'est donc aucunement justifié de vouloir procéder à sa modernisation ou son agrandissement. Optimisez/ons d'abord cet outil à son vrai potentiel (nombre de vol, plages horaires, desserte) et voyons dans quelques années.

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

@34 - Lucia

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 21:45:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Opinion

Contribution :

A l'heure des bilans carbone, il est incroyable d'envisager l'agrandissement d'un aéroport en étant à 1h de bruxelles et charleroi et 1h30 d'orly. Les riverains vont encore en pâtir. Combien de moins values sur nos maisons ? Habitante de burgault seclin.

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

@35 - Isabelle - Templemars

Organisme : Particulier

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 22:13:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Avis sur le projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

Page 50 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Voici mon avis et observations concernant le projet de Lesquin :

A) JE SUIS POUR :

Les éléments cités dans le chapitre suivant :

3.2.1 LES OPERATIONS DE MISE AUX NORMES

→ Des opérations de mises aux normes indispensables

Extrait du document ADL_pièce_B_02_resumé_non_technique.pdf joint au projet.

B) JE SUIS CONTRE :

Les éléments dans les chapitres suivants :

Extraits du document ADL_pièce_B_02_resumé_non_technique.pdf joint au projet.

3.2.2 LES OPERATIONS DE MODERNISATION

3.2.3 LES TRAVAUX COTE PISTE

3.2.5 L'AMENAGEMENT DES PARKINGS VEHICULES LEGERS

3.2.6 L'AMELIORATION DE LA DESSERTTE

→ Atteindre une part modale transport en commun de

Mes Arguments :

- Non prise en compte de la situation géographique très urbaine de l'aéroport dont l'augmentation du nombre de vols impactera nécessairement la qualité de vie des populations survolées.

o Nuisances sonores impactant gravement la santé publique

o Nuisances polluantes : particules fines par exemple, impactant gravement la santé publique

o Nuisances économiques : préjudice subi avec la baisse de la valeur des biens

o Risques technologiques d'accidents toujours possibles

- Non prise en compte du coût environnemental spécifique du trafic aérien tel que le dit la Loi Climat qui pour 2025 supprimera les lignes aériennes en cas d'alternatives en train à 2h30. Développer toujours plus le transport aérien est le meilleur moyen d'accélérer la crise climatique. Nous demandons l'abandon des lignes aériennes pour les destinations à moins de 2h30 de Lille, au profit du TGV.

- Non prise en compte de l'impact sur le trafic routier avec l'arrivée massive de voitures et de camions faute de transport en commun, dans un secteur déjà fortement surchargé par le trafic routier, à toute heure de la journée et donc aussi déjà très polluant.

C) Si malgré tout l'aéroport se modernise (ce que je ne veux pas du tout) :

il faut absolument

-Survoler les zones non habitées comme l'autoroute et les zones industrielles et éviter de survoler les zones habitées

-Avoir un véritable couvre-feu réglementé pour ces raisons :

o Application de la Charte de l'Environnement dans son article 1 : « Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé »

o Le couvre-feu est encouragé par l'Autorité Environnementale, dans son rapport de 2021

o Survoler les zones non habitées comme l'autoroute et les zones industrielles et éviter de survoler les zones habitées

Dans une région des Hauts de France où les indicateurs sanitaires sont les plus mauvais de France, le couvre-feu est indispensable car le bruit des avions nuit à la santé : perturbation du sommeil, troubles cardiovasculaires et la baisse des capacités d'apprentissage. La proximité d'un aéroport

équivalent, à perdre trois ans d'espérance de vie. L'Organisation Mondiale de la santé préconise 8 heures de sommeil consécutives.

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

@36 - Caroline - Cysoing

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 23:02:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre ce projet

Contribution :

- Non prise en compte de la situation géographique très urbaine de l'aéroport dont l'augmentation du nombre de vols impactera nécessairement la qualité de vie des populations survolées.

o Nuisances sonores impactant gravement la santé publique

o Nuisances polluantes : particules fines par exemple, impactant gravement la santé publique

o Nuisances économiques : préjudice subi avec la baisse de la valeur des biens

o Risques technologiques d'accidents toujours possibles

- Non prise en compte du coût environnemental spécifique du trafic aérien.

- Non prise en compte de l'impact sur le trafic routier avec l'arrivée massive de voitures et de camions faute de transport en commun, dans un secteur déjà fortement surchargé par le trafic routier, à toute heure de la journée et donc aussi déjà très polluant.

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

@37 - Harre Vincent - Lille

Date de dépôt : Le 10/01/2022 à 23:18:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution à l'enquête publique de la modernisation de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Madame, Monsieur,

Page 53 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

C'est avec un grand étonnement que j'apprends l'envie de réalisation de ce projet.

Je ne comprends pas comment à l'heure de la sixième extinction de masse et du dérèglement climatique, dont la responsabilité selon le GIEC (groupement de chercheurs) est imputable directement aux activités humaines, un tel projet peut tenter de voir le jour.

C'est un non sens écologique!

J'espère que cet avis pourra peser dans la balance.

Pour nous, nos enfants, la planète,

Bien cordialement

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

@38 - OLIVIER Pierre - Templemars

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 01:01:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Nécessiter d'encadrer et acter officiellement les aboutissants de ce projet

Contribution :

Bonjour

Les aspects de mises au normes sont à mon sens nécessaires et essentiels si tant est qu'ils se limitent à une réelle mise au normes de l'existant, sans en accroître son volume/capacité d'exploitation.

La modernisation est quant à elle bien moins essentielle car non critique. Elle apportera à mon sens un confort d'utilisation et de l'attractivité, certes intéressantes, mais non essentiels.

En tant que telle, les objectifs semblent assez vertueux: remettre au normes et moderniser. Néanmoins, le projet, tel que présenté, laisse une zone de flou bien trop importante sur les enjeux de cette modernisation. S'agit-il uniquement d'accroître l'attractivité? Ou bien l'enjeu final est-il de s'appuyer sur cette attractivité pour ouvrir de nouvelles lignes aériennes et/ou de manière plus globale augmenter le trafic aérien?

Ma crainte est bel et bien que ceci risque de pousser la société exploitante de l'aéroport à un surplus de planification de trafic aérien, lequel n'est clairement pas nécessaire au regard de la position

géographique de l'aéroport (d'autres aéroport relativement proches comme ceux de Paris, Bruxelles, ou encore Beauvais sont déjà présents en nombre plus que suffisant), ainsi qu'à la présence de lignes ferroviaires déjà amplement suffisantes et régulières.

Je doute que l'accroissement du trafic aérien soit une chose nécessaire dans notre région.

Ajoutez à cela les aspect négatifs que sont la pollution environnementale, sonore, et visuelle, mon autre crainte est qu'elle n'ouvre la porte à une urbanisation massive dans notre département qui n'a guère besoin de cela, surtout sur des champs captants dont on nous vantes les bienfaits environnementaux et naturels.

Ayant vécu plusieurs années à Toulouse, ville aéronautique Française principale, j'ai pu observer les aspects positifs d'une telle présence de l'aviation sur l'emploi et l'économie. Néanmoins, j'ai également pu observer également les effets néfastes et polluants.

Je comprenais cependant que l'aviation à Toulouse prenne tout son sens d'un point de vue stratégique du positionnement géographique de la ville . Mais honnêtement, quel intérêt d'accroître l'attractivité aéroportuaire d'une ville comme Lille, au centre géographique de 4 aéroports et de lignes ferroviaires desservant déjà suffisamment l'Europe et au delà?

Mon avis sur la mise aux normes est donc plutôt positif.

Mon avis sur la modernisation est quant à lui plutôt négatif et soumis à la réserve d'une garantie actée et encadrée que le trafic aérien ne soit augmenté.

Vous remerciant de la prise en compte de mon avis de citoyen de la métropole.

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

@39 - Frouchart David - Templemars

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 07:28:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Inquiétude

Contribution :

Bonjour,

Nous sommes très inquiet vis à vis de ce projet de modernisation. Nous avons déjà suffisamment de nuisance comme cela pour les maison a l'entrée de TEMPLEMARS. Les avions passent littéralement au dessus de nous et souvent très très bas avec ses nuisances sonores, sans parler de la pollution invisible mais bien présente. Nous sommes déjà réveillé à 6h du matin par certains avions, nous ne souhaitons pas d'ouverture de vol la nuit, ni même plus tôt. On nous parle de doublement du trafic ! Passez chez nous quelques minutes juste avant le passage d'un avion et vous vous apercevrez des nuisances déjà existantes, et vous comprendrez pourquoi nous ne souhaitons pas que ce projet aboutisse !

Bien cordialement,

David FROUCHART

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

@40 - Allouani Sonia - Arras

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 08:38:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Salle de change handiroom pour les PMR

Contribution :

Bonjour j'espère que vous allez penser INCLUSION lors des travaux ! Je suis cliente plusieurs fois par an de l'aéroport Lille lesquin mais aussi maman d'un jeune garçon de 12 ans en situation de Polyhandicap.Quand je prends l'avion j'ai besoin de changer mon fils (ses protections) dans l'actuel aéroport c'est impossible je dois le changer sur une table de change de bébé qui mesure 1m alors que mon fils en mesure 1,30 ! Ou alors sur les sièges à la vue de tous ! C'e st indigne et dégradant !! Soyez le 1er aéroport Français à installer une salle de change HANDIROOM ! (1500 salles au Royaume uni) les aéroports Américains sont équipés de ces salles ! je vous ai déjà contacté à ce sujet ! J'espère ne pas être déçue , c'est une salle qui doit mesurer 12m2 ça devrait être possible !

Merci et meilleurs vœux

Sonia Allouani

Pièce(s) jointes(s) :

Document : https://actu.fr/hauts-de-france/arras_62041/arras-premiere-ville-de....pdf, page 1 sur 1

https://actu.fr/hauts-de-france/arras_62041/arras-premiere-ville-de-france-equipee-d-une-salle-de-change-pour-les-personnes-en-situation-de-handicap_47387671.html

@41 - LAURENT Georges - Meurchin

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 09:17:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aéroport de Lesquin

Contribution :

Bonjour. Il apparaît que toute augmentation du nombre des vols, et à tous points de vue, ne peut être que négatif.

Le projet n'a de sens que si l'objectif est d'améliorer le service rendu.

Cordialement .G.L.

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

@42 - Jasserand Jean-Alain - Seclin

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 09:23:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 57 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Objet :Contre l'extension du trafic aérien

Contribution :

Par vent faible les avions passent à moins de 100 mètres d'altitude au-dessus de mon domicile. Il est évident qu'aucune protection phonique n'est possible dans ces conditions. Une recrudescence du trafic déjà à la limite du supportable même aujourd'hui dans la crise du transport aérien deviendrait un danger sanitaire. Est-ce qu'un couloir aérien différent et imposé pourrait être envisagé ?

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

@43 - delplanche joris - Seclin

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 09:47:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :avis défavorable au projet de modernisation

Contribution :

Bonjour,

Notre famille est fortement touché par la circulation aérienne, actuellement, bruit, nuisance, odeurs.

Nous sommes formellement opposés a une augmentation du trafic aérien qui découlerait de cette "modernisation".

Les avions passent actuellement suffisamment bas pour que nous puissions apercevoir les passagers, et ce juste au dessus de notre maison, cela est déjà très contraignant et nous serions plutôt favorable a une plainte pour nuisance et trajectoires non réglementaires plutôt qu'a ce projet.

Merci d'avoir lu.

cordialement, JD.

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

@44 - Pagand Idriss - Orchies

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 09:47:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Un projet inutile et anachronique

Contribution :

Bonjour,

La crise Covid a mis en lumière l'inanité d'un tel projet. Le secteur de l'aviation civile représente 3% des émissions mondiales de CO2 et, avec une croissance de 4% pré-crise Covid, ces émissions auraient continué à croître inlassablement sans que l'on ne se pose aucune question sur la soutenabilité de ce secteur. Lille-Lesquin est parfaitement suffisant tel qu'il est actuellement. Au lieu d'augmenter sa capacité avec toutes les nuisances associées: bruits, artificialisation des terres, parkings (et donc trafic routier, l'aéroport n'étant pas directement connecté par un système de transport public guidé, juste un bus), bruit, pollution, etc., il faudrait plutôt envisager de réduire les désagréments causés par cet aéroport voire même le supprimer! Le Nord a la chance d'avoir l'un des hubs les plus importants d'Europe à 49min de TGV de Lille avec l'aéroport CDG. Il y a par ailleurs l'aéroport de Bruxelles et de Charleroi pour les low costs à proximité également. Il n'y a aucune raison de vouloir développer cet aéroport sachant que les coûts environnementaux seront plus importants que les bénéfices économiques. Donc, non, bien sûr que non, ce projet n'a aucun sens. Il est inutile et anachronique. Il serait plus judicieux d'utiliser l'argent prévu pour ce projet afin de renforcer les liens entre le Nord et l'aéroport CDG (voire Bruxelles et/ou Charleroi).

En espérant très sincèrement que ce projet ne se fera pas et qu'une meilleure connexion entre le ferroviaire et l'aérien sera privilégiée plutôt que d'agrandir un aéroport inutile.

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

@45 - Anne - Lille

Organisme : Anne Delava

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 09:48:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet modernisation-agrandissement aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Bonjour,

Nous sommes opposés à tout agrandissement de cet aéroport. Il faut à tout prix protéger le peu de terre agricole qui reste sur la MEL, cf. Enquêtes impacts écologiques désastreux. Merci, cordialement

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

@46 - LEURENT LEURENT - Fretin

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 11:14:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Nuisance sonore et qualité de l'air

Contribution :

Bonjour,

Habitant sur la commune de Fretin depuis plusieurs années, nous sommes confrontés à une augmentation des nuisances sonores notamment par vent d'Est.

Page 59 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

La perspective de voir une augmentation du trafic ne fera que perturber la quiétude des riverains Fretinois si aucune décision n'est prise pour réduire le survol de la commune.

Deux propositions ont été faites (notamment une qui pourrait figurer dans l'enquête publique):

=> Prolongement du taxi way pour optimiser le décollage par Vent d'Est (non repris).

=> Changement/Optimisation des trajectoires.

Par ailleurs, la qualité de l'air est un enjeu majeur et à ce titre, je ne comprends pas pourquoi les pouvoirs publics/la région ne soit pas plus exigeante sur les aéronefs pouvant atterrir à l'aéroport;

Nous avons plusieurs écoles élémentaires à proximité immédiate de l'aéroport.

Nous parlons de la santé de nos enfants.

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

E47 - Cline Vigourel

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 11:32:01

Lieu de dépôt : Par email

Objet :Refus du projet de modernisation de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Madame, Monsieur,

Je suis habitante de Fretin, résidant sur l'actuel chevelu des trajectoires aérienne. Je suis déjà très impactée par le trafic dans son ampleur actuelle, d'autant que les tracés prévus ne sont que rarement respectés par les compagnies aériennes, les trajectoires régulièrement réduites passent au dessus de Fretin, ce qui constitue un non respect de la réglementation et de la population . L'augmentation de la capacité de l'aéroport verra une augmentation de la pollution sonore et aérienne pour la population, mais également pour la faune et la flore car les marais de Fretin, Sainghin en Mélançois, Péronne sont une zone protégée (et je ne parle que de la zone qui me concerne directement).A l'heure où tous les scientifiques tirent la sonnette d'alarme sur l'urgence climatique, où on fait voter des lois pour que les trajets courts soient réalisés en train et non en avion, où les avions voyagent à vide ou presque, ce projet d'agrandissement et dépassé, il devient plus qu'inutile voire criminel. Cessons de faire passer l'intérêt économique d'une minorité avant le bien commun et la santé publique.

Je m'oppose fermement à ce projet d'agrandissement inutile et néfaste et vous remercie du temps que vous aurez accordé à la lecture de mon témoignage.

Céline VIGOUREL92 rue JB LEBAS 5273 FRETIN

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

@48 - Blandine - Seclin

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 11:41:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

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

Contribution :

Oui à la modernisation... si tant est qu'elle soit nécessaire en termes de normes..., mais NON A L'AGRANDISSEMENT de l'aéroport de Lille Lesquin !

Je ne comprends pas, dans le contexte actuel, qu'un projet de ce type soit lancé, c'est une véritable hérésie.

L'aéroport de Lille dessert déjà beaucoup de destinations pour un aéroport de province. De plus gros aéroports comme Bruxelles, Charleroi et Roissy sont rapidement accessibles et desservis par des navettes ou des trains si besoin.

Habitante de Seclin depuis 50 ans, les avions font partie de mon quotidien depuis toujours.

Nous subissons déjà de nombreux vols par jour, tôt le matin ou tard le soir et parfois de nuit... Ils passent juste au-dessus de notre habitation, parfois très, voire trop bas... Des nombreuses signalisations ont été faites au SIVOM lorsque mes enfants étaient plus petits, sans absolument aucun changement constaté...

Le bruit des avions dérange non seulement l'hiver mais encore plus l'été, lorsque les fenêtres sont ouvertes ou lorsque nous souhaitons profiter du jardin.

Comment à l'heure des bilans Carbone, des prises de conscience concernant l'écologie, des risques de la pollution sonore et hydrographique, peut on imaginer une dépense aussi indécente et inutile ?

Qui dit plus d'avions, dit plus de bruit, plus de pollution, plus de trafic autoroutier sur un réseau déjà bien saturé, une détérioration de nos conditions et qualité de vie, de notre santé et sans compter la dévalorisation de nos biens immobiliers...

NON à ce futur Roissy inutile...

OUI au respect des habitants des communes impactées.

Merci.

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

@49 - Eddy - Templeuve

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 11:53:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Nuisance sonores et environnementales

Contribution :

Bonjour

L'aéroport de Lille Lesquin n'a aucun intérêt économique car il est situé à moins d'une heure de deux aéroports internationaux a soir Roissy Charles-de-Gaulle et Zaventem.

De plus cela va créer des nuisances sonores supplémentaires pour les riverains et des nuisances environnementales a l'heure où nous devons avoir une conscience écologique...

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

E50 - Eddy Ayachi

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 11:54:56

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Non a l'aéroport Lille Lesquin

Contribution :

Bonjour L'aéroport de Lille Lesquin n'a aucun intérêt économique car il est situé à moins d'une heure de deux aéroports internationaux a soir Roissy Charles-de-Gaulle et Zaventem. De plus cela va créer des nuisances sonores supplémentaires pour les riverains et des nuisances environnementales a l'heure où nous devons avoir une conscience écologique...

Bien cordialement Eddy

Télécharger Outlook pour Android

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

@51 - Gayot Jean-François - Paris

Page 62 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 12:56:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Respect couloir ariens

Contribution :

J'habite au cœur du village d'AVELIN.

Je constate régulièrement, en particulier au moment des vacances, que les couloirs aériens ne sont pas respectés et que de nombreux avions survolent à basse altitude et au décollage le village d'Avelin.

Sur ce sujet, les autorités de l'aéroport ont tendance à faire la sourde oreille.

Dans le projet envisagé il nous semble opportun la mise en place d'une autorité de surveillance indépendante et disposant de réelles sanctions.

Dans un souci de transparence cette autorité devra être accessible à la population tant dans le suivi des écarts constatés que dans la remontée de ces derniers.

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

@52 - Baeyens gerard - Seclin

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 13:22:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : formuler de réserves

Contribution :

L'agrandissement de l'aéroport va créer des nuisances supplémentaires pour les habitants subissant le survol des avions les habitants du lotissement les aviateurs sont déjà survoler par beau temps les avions ne respectant pas les couloirs réservés.

Le TGV est la solution pour tout les déplacements en France et cela est bien moins polluant que l'avion

J'émet un avis défavorable à l'agrandissement à l'aéroport de Lesquin oui à sa modernisation

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

@53 - Corbeaux Daniele - Seclin

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 14:13:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Modernisation et agrandissement de l'arport

Contribution :

Je sollicite un couvre feu pour l'aéroport de Lesquin comme cela se fait dans les autres aéroports proches de zones urbaines . J'habite le centre de Seclin et j'entends de plus en plus souvent des avions passer la nuit souvent loin du couloir aérien et qui m'empêchent de dormir.

Je suis contre l'agrandissement mais pour la mise en conformité .

Pour des raisons de santé publique (bruit, pollution) avec l'augmentation du trafic tel qu'il est prévu et de santé tout court sans couvre feu.

Pour des raisons immobilières (baisse de valeur des habitations .

Pour des craintes de voir le couloir aérien s'élargir à toute la ville de Seclin et à d'autres communes.

Pour des raisons de saturation du trafic routier qui va être augmenté encore avec mn augmentation des vols.

Corbeaux Daniele . 5 allée des chevaux Seclin

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

@54 - Pierre

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 14:18:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Nuisances sonore

Contribution :

Etant situé à Vendeville, je vois que mon quartier est situé dans la zone dite de nuisances faibles.

Mais je me rends compte que le bruit perçu dépend beaucoup du vent dominant et du sens de décollage des avions.

Il faudrait établir des cartes de nuisances sonore en prenant en compte ces facteurs car entre la situation la plus favorable et la moins favorable, le ressenti sonore peut être multiplié par 4 ou 5.

Quand les bonnes conditions sont réunies, les nuisances sont quasi nulles. En revanche, dans la configuration la plus défavorable, il est difficile de discuter à l'extérieur quand un avion décolle.

Si la fréquence des vols augmente, les nuisances augmenteront forcément. Je ne comprends pas que l'étude indique un impact nul du projet sur les nuisances sonores.

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

@55 - Verbeke Pascal - Fretin

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 14:22:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Refus du projet de modernisation de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Madame, Monsieur,

Je suis habitant de Fretin, résidant sur l'actuelle trajectoire aérienne.

Je suis déjà très impacté par le trafic dans son ampleur actuelle, d'autant que les tracés prévus ne sont que rarement respectés par les compagnies aériennes, les trajectoires régulièrement réduites passent au dessus de Fretin, ce qui constitue un non respect de la réglementation et de la population

L'augmentation de la capacité de l'aéroport verra une augmentation de la pollution sonore et aérienne pour la population, mais également pour la faune et la flore car les marais de Fretin, Sainghin en Mélantois, Péronne sont une zone protégée (et je ne parle que de la zone qui me concerne directement).

A l'heure où tous les scientifiques tirent la sonnette d'alarme sur l'urgence climatique, où on fait voter des lois pour que les trajets courts soient réalisés en train et non en avion, où les avions voyagent à vide ou presque, ce projet d'agrandissement est dépassé, il devient plus qu'inutile voire criminel.

Cessons de faire passer l'intérêt économique d'une minorité avant le bien commun; il en va tout simplement de l'avenir de l'humanité.

Je m'oppose fermement à ce projet d'agrandissement inutile et néfaste et vous remercie du temps que vous aurez accordé à la lecture de mon témoignage.

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

@56 - Benaudet Claire - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 16:13:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet

Contribution :

J'estime que l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin est inutile

L'aéroport existant est suffisant

Les zones impactées constituent une perte de terrains agricoles trop importante pour quelques voyageurs aériens

De surcroît s'il s'agit de faire voler les avions à vide comme Lufthansa l'annonce, le système aérien marche sur la tête !

l'aéroport est assez grand et

Ce projet va à l'encontre du bon sens, de la situation sanitaire, de la protection de l'environnement, de la volonté d'augmenter le trafic ferroviaire et diminuer le trafic aérien

Je suis opposée au projet d'agrandissement

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

@57 - gregory

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 17:12:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : incohérence des travaux au regards des accords de Paris and co

Contribution :

Aujourd'hui il n'est pas envisageable de prévoir une extension de l'aéroport de Lille Lesquin au regard des enjeux climatiques!!!

Ces travaux vont engendrer une artificialisation du sol, incompatible avec les objectifs du gvt et de la métropole de limiter l'artificialisation des terres.

De plus, le trafic d'aujourd'hui de l'aéroport est pour 2/3 de l'intra france donc possible par d'autres moyens, notamment le train.

Pour le trafic d'affaire, la crise sanitaire a développé le télétravail donc va diminuer cette partie du trafic.

Il ne reste que le trafic international et de vacances. Les infrastructures actuelles semblent suffisantes pour cela.

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

@58 - Adriano - Templemars

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 17:33:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : NON A L'AGRANDISSEMENT

Contribution :

Bonjour,

La mise aux normes de l'aéroport semble nécessaire, mais pas l'agrandissement.

Le trafic routier est déjà saturé, la pollution est déjà maximale, et les nuisances sonores sont déjà très importantes.

Nous sommes en pleine crise environnementale, ce projet est une aberration.

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

@59 - Ivars Jean

Page 67 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 18:23:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Accès à l'aéroport

Contribution :

Il est dommage de ne pas avoir un tram ou un bus (Ilévia) qui rejoigne Lille ou Tourcoing à l'aéroport directement c'est toujours soit difficile soit très onéreux de s'y rendre

Il serait profitable pour tout le monde que les moyens de transports relais soient plus fréquents et divers. (Un métro même dans le meilleur des mondes)

Bien sûr cela doit être fait en parallèle d'un agrandissement conséquent qui servirait toute la région et re dynamiserai les alentours.

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

@60 - GUILLAUME - Villeneuve-d'Ascq

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 19:07:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : NON et NON à l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin !

Contribution :

NON à l'agrandissement de l'aéroport !! Nous sommes riverains et les avions passent au dessus de la maison et font déjà trop de bruit à toutes heures de la journée et même de la nuit. De plus Investir plus de 113 millions d'euros dans ce projet est un non sens à l'heure de la lutte contre le réchauffement climatique !

Je vote contre l'agrandissement, contre les nuisances sonores et dis oui à notre santé. Je fais confiance au commissaire pour porter notre voix et agir en conséquence.

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

@61 - Mignot Dominique - Phalempin

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 19:14:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Passage au dessus de Phalempin

Contribution :

J'observe que depuis peu , vers les 07h00 du matin deux vols à intervalle d'environ une demi-heure passe au dessus de Phalempin.

le décollage récent fait que le bruit occasionné au dessus de Phalempin est important.

est-ce momentané ?

est-ce de nouvelles destinations ?

est-ce que ces vols vont durer ?

Merci

Cordialement

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

@62 - MONTAMBAUX MARION

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 19:45:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ville de Fcahes Thumensil

Contribution :

Bonjour,

La ville de Fcahes Thumensil subit les desagremet sde l'aéroport de Lesquin sans en avoir aucun avantage.

Quid de laligne de métro qui devait passer par Faches Thumesnil pour déservir cet aéroport.

Cela permettrait plus de mobilité en transport en commun pour les résidants de la vie (dont le pouvoir d'achat est tres faible), plus de vie pour les commerces de faches qui seraient mieux déservis et moins de bouchons.

Si aucun transport ne permet de deservir correctement cet aéroport, pas d'interet a l'agrandir. Je vous invite a venir le matin au niveau du rond point entre Auchan Faches / l'A1 et l'aeroport, vous allez rire.

Merci de le prise en compte de ma recommandation.

Page 69 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Veillez trouver ci joint mes coordonnées si besoin.

Marion Montamabaux

*****@gmail.com

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

@63 - Vanuxem Pernelle - Ennevelin

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 20:24:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non a ce projet - arrêtons de marcher sur la tête

Contribution :

Bonjour,

Je ne comprends pas pourquoi ni dans quelle mesure ce projet sert à quoi que ce soit.

Déjà parce qu'on est censé réduire les émissions de Co2 pour nous mais aussi pour les générations futures, l'aéroport est déjà suffisamment grand.

Je vous invite à visiter ou à vous rapprocher de celui de Calvi où nous avons atterri il y a un an en plein covid, l'aéroport était au moins 2 fois plus petit que celui de Lille (pour ne pas dire 3 fois) : le nombre de vols et de passagers durant l'été est au summum et ils arrivent à gérer. Faisons compacte, simple et efficace ! Inspirez vous d'eux : les Corses ont réussi à préserver leur nature tout en gardant leurs intérêts économicques. La Belgique n'est pas loin avec leurs aéroports : laissons leur la pollution visuelle, auditive/sonore et de l'air !!!

Merci !!

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

@64 - Mickaël - Templeuve

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 20:41:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au projet de modernisation de l'aéroport

Contribution :

Bonjour,

Page 70 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Nous sommes déjà fortement impacté par les nuisances sonores aujourd'hui, non respect des couloirs aériens , Vols certaines fois bien trop bas etc..... Clairement il est inconcevable de voir cet aéroport s'agrandir, pas fait à Nantes cela ne se fera pas a Lesquin.

Cordialement

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

@65 - Jayet Grégory - Bouvines

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 20:41:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Utilité du projet

Contribution :

Est il vraiment utile de proposer cette extension alors qu'il y a déjà d'autres aéroports proches de Lesquin proposant des destinations quasi identiques. Beauvais, Charleroi... ?

D'autres part a l'heure de la transition écologique, proposer des vols Lille Nantes où Lille Marseille alors que ces destinations sont proposées par la SNCF.

Enfin à l'heure de la transition écologique pourquoi ne pas proposer plus facilement les trajets SNCF vers Roissy Charles de Gaulle qui se font 50 minutes depuis le centre de Lille, se qui reviendrait quasiment équivalent au temps de trajet de la navette en bus lors des heures de pointe.

Ce projet est selon moi sans intérêt car voués potentiellement à l'échec économique.

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

@66 - Ramos Marie - Sequedin

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 21:09:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Faire une VRAIE concertation

Contribution :

Personnellement, je suis contre l'extension de l'aéroport. Je ne comprends pas qu'un vote à l'échelle du département ou de la MEL ne soit pas organisée. Ca va impacter tout le monde au niveau de la pollution sonore, visuelle, de l'air et ca semble d'une inutilité flagrante. Les marches pour le climat nous ont donc rien appris ?

Page 71 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Merci de mettre en place un vote pour que les citoyens puissent REELLEMENT s'exprimer sur ce projet et faire une campagne de communication avec les pour et les contre

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

@67 - Monchicourt Marie - Mons-en-Barœul

Date de dépôt : Le 11/01/2022 à 23:54:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet d'un autre temps

Contribution :

Ce projet est d'un autre temps. On ne peut plus se permettre un tel projet au vu des enjeux climatiques.

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

@68 - butin yves

Date de dépôt : Le 12/01/2022 à 11:11:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :enquête de modernisation de l'aéroport Lille Lesquin

Contribution :

Bonjour , je ne comprends pas que l'on puisse autorisé des départs d'avions à partir de 05 h 00 du matin, alors qu'il me semble que cela n'était pas autorisé, en plus avec les vacances de l'été et les départs pour le Maghreb c'est un incessant vol d'avion ne respectant pas le créneau de vol et l'altitude, il me semble qu'il y a des règles de nuisance à respecter surtout en décibel mais je ne pense pas que c'est le cas pour l'aéroport . En plus il faudrait prévoir des liaisons de transport urbain pour se rendre à l'aéroport , car pour moi c'est inexistant .Y.B

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

@69 - Manguine Sylvie - Seclin

Date de dépôt : Le 12/01/2022 à 12:52:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Agrandissement de l'aéroport Lille-Lesquin

Contribution :

Je viens vers vous par rapport à l'aéroport, je suis domicilié à seclin et viens vers vous pour y mettre ma contribution, j'ai une vidéo prise de mon balcon, l'avion est très proche, le ciel n'est pas une autoroute par rapport à la pollution et les bruits sonores, ça va être invivable. Il est inadmissible de mettre en péril la santé des gens ainsi.

Je souhaiterais mettre une vidéo pour se rendre compte, comment puis je faire ?

Cordialement

Sylvie Manguine.

Mon adresse mail :*****@gmail.com

Merci pour votre réponse.

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

@70 - LAFON Bernard - Templeuve

Date de dépôt : Le 12/01/2022 à 12:59:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :demandes de précisions sur les incidences du projet d'extension de l'aéroport de Lille et du trafic aérien.

Contribution :

La démarche ERC Eviter - Réduire -Compenser est citée et observée dans l'élaboration du projet.

Un complément doit être fourni par des données récentes, comme l'Autorité environnementale l'a spécifié dans son avis n°Ae :2021-87 de novembre 2021

- Bruit : évaluation plus récente demandée -couvre-feu d'activité de 7 h continu

- Air : mise à jour de l'analyse (ERI -excès de risques individuels, QD - quotient de dangers)

- Gaz à effet de serre : à corriger

La commune de Templeuve-en Pévèle se trouve dans l'aire de 13 X 13 km pour des mesures de pollutions sonore, atmosphérique et des sols.

le couloir aérien de décollages par vents d'Est survole la commune : il est demandé par l'Ae de compléter les trajectoires effectives d'aéronefs.

le périmètre restreint des abords de pistes ne doit pas faire ignorer

- l'aire d'influence de 5 et de 10 km doit être complétée par localisation des stations de mesures de qualité de l'air et de bruits aériens, situées sur les trajectoires d'aéronefs

- l'amplitude d'écart toléré sur les couloirs aériens autorisés doit être spécifiée, et des mesures de contrôles prises contre les infractions commises, en survols d'agglomérations.

- les résultats de mesures fournies par l'AL doivent être associés et complétés à ceux donnés par Les Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA)

- plusieurs alertes à des pics de pollution ont été publiées en 2021 par PREV'AIR pour la MEL

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

@71 - Vermelle Véronique - Suresnes

Date de dépôt : Le 12/01/2022 à 13:44:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contre la modernisation de l'aéroport Lille Lesquin

Contribution :

Je suis contre le projet cité en objet

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

@72 - VAILLANT Robert - Seclin

Date de dépôt : Le 12/01/2022 à 14:00:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : mobilisation contre extension de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Modernisation de l'aéroport : Oui à la mise en conformité, mais contre le projet d'extension.

Je réside rue du Dr Guérin à Seclin et je suis déjà impacté par le survol (couloir aérien) de mon habitation.

3 et 4 millions de passagers annuels, contre 2.2 millions aujourd'hui, l'incidence générale négative se répercutera inévitablement sur mon état de santé et celle des seclinois.

(Opéré en 2018, double pontage en 2020, pose d'un stent en 2021)

Les survols plus fréquents, surtout durant les heures nocturnes, démontrent que le bruit, même à faible intensité, perturbe le sommeil et entraîne des maladies cardio-vasculaires ainsi que du diabète (le SWISS TPH article du 27/11/2020)

Donc, sauvons des vies en interdisant les vols nocturnes entre 23h et 6h du matin.

Si nous ajoutons à la pollution sonore les émissions de gaz à effet de serre, la saturation déjà en thrombose avancée de l'autoroute A1, le non respect parfois de certaines compagnies aériennes sur la procédure d'approche trajectoire et surtout l'altitude (parfois très basse) à respecter avant l'atterrissage, ce projet d'extension ne peut voir le jour sans nuire à la qualité de vie des habitants de l'ensemble des communes concernées.

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

@73 - Thomas Laetitia - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 12/01/2022 à 16:00:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

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

Contribution :

Ce projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille est contraire à l'urgence climatique.

Les habitudes de tous sont en train de se transformer. Dans une métropole où les moyens de déplacements sont nombreux et efficaces (le train permet de se déplacer facilement et rapidement sur l'ensemble du territoire français et vers les grandes villes européennes), il est incompréhensible d'envisager d'agrandir l'aéroport.

De plus cet agrandissement est prévu sur les champs captants, dans une métropole où l'eau devient rare et ne permet plus de répondre aux besoins des habitants. Il est donc de notre devoir collectif de préserver la ressource en eau et d'interdire toute nouvelle artificialisation.

Sans oublier la pollution sonore que ce projet engendrerait.

Ce projet est en contradiction totale avec le PCAET de la Métropole Européenne de Lille.

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

@74 - Terenzani Dorothee - Seclin

Page 75 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Date de dépôt : Le 12/01/2022 à 16:05:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre l'extension de l'aéroport

Contribution :

Les décollages et atterrissages d'avions engendrent non seulement nuisances sonores et pollution (que je peux constater autant sur les velux que sur la toiture) mais également perturbent les animaux..en effet les chiens ne cessent d'aboyer ce qui est extrêmement perturbant pour eux comme pour le voisinage. De plus je suis choquée lorsque je vois un avion si près au dessus d'une école.

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

@75 - ABOUT GUY - Templemars

Date de dépôt : Le 12/01/2022 à 17:28:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : commentaires suite au dossier d'enquête publique déposé en mairie de Templemars

Contribution :

En préambule je tiens à souligner que je ne suis pas contre l'extension de l'aéroport de Lesquin. Pour info , j'habite Templemars.

1) vols de nuit : je demande un arrêt total des vols de nuit de 22h à 6h

2) Quid des accès? L'A1 est déjà saturé matin et soir , et quelquefois aussi en journée...

En 2019 , 5% des passagers arrivent en transport en commun , en 2030 les prévisions annoncent 12% des passagers en transport en commun alors que la fréquentation de l'aéroport sera pratiquement multiplié par 2 !! Quels sont les nouveaux moyens de transport prévu (tram , metro ,gare tgv ?) , un simple renforcement des navettes ou des bus ne sera certainement pas suffisant ...

3) quid des avions vieillissant qui sont particulièrement bruyants ? Je constate très souvent que les avions bruyant appartiennent à des compagnies étrangères (hop , AF, easyjet ont des avions assez récents et moins bruyants)

Dernière point , j'ai fait 5 signalements pour avions bruyants au 2e semestre 2021 , et je constate que dans votre tableau " bilan des signalements pas commune" il n'y a aucun signalement sur Templemars... merci de vérifier vos stats.

cordialement

Guy About

Page 76 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

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

@76 - BEUSCART philippe - Bouvines

Date de dépôt : Le 12/01/2022 à 18:57:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Enquête public sur le projet de modernisation, un titre trompeur!

Contribution :

Bonjour,

Habitant Bouvines depuis 10 ans environ, nous savions que les avions atterrirent sur l'axe Tournai Lesquin et que cela occasionnait du bruit lors des atterrissages. C'était supportable, raisonnable. Passionné d'aviation on ne pourra pas me désigner comme un croisé anti-aviation. Je prends l'avion quand je ne peux pas faire autrement.

Le titre de l'enquête public est trompeur, il ne s'agit pas seulement de la modernisation mais et surtout de l'agrandissement et de la multiplication des vols LOW COSTS à l'aéroport de Lesquin.

Les conditions ont changé et le COVID est passé par là stoppant l'activité économique des aéroports. L'offre est déjà pléthore en matière de choix de vols, d'amplitude horaires avec 6 aéroports disponibles dans un cercle de 0h 30 à 1h45 autour de Lille.

Voici ci-dessous le choix que nous avons en aéroport depuis l'agglomération lilloise :

(Source MEMBRES DE L'UNION DES AEROPORTS FRANÇAIS & FRANCOPHONES ASSOCIES, dont fait partie l'aéroport de Lesquin, 168 membres au 07-01-2022 dont les principaux aéroports parisiens). Constat en 2019 (Avant le COVID! pour être objectifs)

Roissy Charles De Gaulle: 76 150 007 passages dont 14 % low-costs soit 10 661 000 passagers!

Bruxelles Intl Zaventem 26 360 003 passagers

Charleroi Bruxelles Sud: 8 224 196 passagers low-costs, transportés

Paris Beauvais: 3 983 250 dont 99% de passagers low-costs

Aéroport de Lesquin : 2 189 221 passagers commerciaux (Dont 1 050 466 passagers low-costs, soit 47.97% , 53 % (Selon l'observatoire des coûts de touchée, édition 2020 de la DGAC) en très forte hausse depuis 2015, cette année-là les passagers low-cost représentaient seulement 36.55% des Passagers). Page 77 / 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

passagers transportés) Auquel il faut ajouter les vols 317 vols de frets et 10500 vols locaux (Qui ne sont pas neutres, au passage, le Piaggio p-180 qui fait l'objet de plaintes aux USA et Italie pour son bruit atterrit régulièrement à Lesquin!)

Ostende Bruges: 457 644 passagers.

Pas moins de 6 aéroports, situés entre 1h30-1h45 du centre de Lille, c'est suffisant, non!!!

Y a-t-il une autre ville sur terre mieux desservie, en aéroport internationaux que Lille...

Selon le site : WWW/youmatter.word

Il ne faut pas considérer que prendre l'avion soit un acte anodin. L'avion reste un mode de transport polluant et problématique. Certes, globalement le transport aérien n'est pas extrêmement polluant (il représente moins de 4-5% des émissions de CO2 mondiales, soit plus de deux fois moins que le transport routier). Mais l'avion reste parmi les modes de transports les plus polluants avec la voiture. À titre d'exemple, sur un trajet de quelques centaines de kilomètres, l'avion polluera 10 à 50 fois plus qu'un train à grande vitesse électrique, ou 5 à 10 fois plus qu'un bus. Le problème du transport aérien c'est sa généralisation et sa banalisation : Voyager sur de longues distances par avion devrait rester exceptionnel. Sur le plan environnemental, la croissance du transport aérien n'est donc pas en soi souhaitable.

L'aéroport de Lille nous promet entre 3.4 et 3.9 millions de passagers supplémentaires d'ici 2039! soit + 17% de mouvements supplémentaires entre 6 h et 22 H officiellement.

Conséquence : Augmentation des vols de 15751 vols annuels en 2020 (Source UAF ET FA Statistiques annuelles) à + 17% en 2039, soit 2680 vols de plus, par an pour un total de 18430 vols répartis sur 16 heures, soit 66 atterrissages ou décollages par jour entre 6 h et 22 h. Cela ne tient pas compte de la saisonnalité (Noël, Pâques, été ou les vols sont concentrés sur peu de créneaux horaires).

+ de 50% du Traffic de Lesquin est déjà low-cost, en concurrence frontale avec Beauvais et Charleroi et tous les aéroports régionaux. Pensez-vous que les Belges et les Picards de Beauvais (Situé d'ailleurs dans les Hauts de France, cela promet de belles empoignades pour les subventions) se laisser plumer, sans réagir est une erreur.

•Selon l'article paru dans Le Soir, Edition du 03-02-2020

« Le fait qu'un Belge, Marc-André Gennart, un ex de Brussels Airport, vienne de prendre la tête de l'aéroport de Lille n'est évidemment pas un problème en soi. Le nouveau CEO et les responsables du groupe Eiffage, qui vient d'obtenir la gestion de l'aéroport français pour 20 ans, assurent pourtant que leur « but n'est pas d'aller chercher des clients de Charleroi ou de Bruxelles mais bien d'attirer les Lillois ou les gens des Hauts de France qui vont prendre l'avion à Bruxelles et Charleroi. Et je n'ai rien

à redire sur le modèle développé en Wallonie, qui crée de l'emploi, notre but n'est vraiment pas de devenir un concurrent direct » (Le Soir du 17/01). Mais, visiblement, pour certains députés wallons, ces déclarations ne valent pas caution de « non-agression.

•En résumé le nouveau DG de l'Aéroport de Lille déclare qu'il n' a pas les mêmes clients que Charleroi.

Ah bon ?

1 client low-cost ce qu'il cherche par définition, c'est le prix, non ! Donc il va aller au moins cher que ce soit à Lesquin, Roissy, Beauvais, Charleroi, Zaventem ou même Ostende Bruges !! Lesquin en 2020 c'est déjà 50 % du trafic low-cost et le DG de l'aéroport de Lille nous dit que les clients sont différents. Cherchez l'erreur...

La bataille pour séduire les passagers va être une bataille de prix, de promotions qui se faire au détriment de la qualité, entrainer une concurrence effrénée entre les aéroports français eux-mêmes et belges, destructeur de valeur et appauvrissant les belligérants et destructeur d'emplois à terme.

On peut comprendre que la société Eiffage qui a signé en janvier 2020 une concession sur 20 ans avec L'aéroport de Lille aie besoin de rentabiliser son investissement. Mais les choses ont changé, la vitesse du changement climatique, le COVID et des aéroports en mauvaises situations financières et endettées (Même si les avions polluent de moins en moins), il n'en demeure pas moins que les gouvernements mettent la pression sur les constructeurs automobiles pour passer au tout électrique !

L'avion a hydrogène ne vole pas encore et l'avion électrique ce n'est pas pour demain !

Alors l'avion va continuer à polluer avec ses moteurs thermiques pendant encore quelques décennies, au moins...

Nous à Lesquin, on continue à investir dans un aéroport qui ne comble pas un manque d'infrastructure mais qui va au contraire détruire de la valeur sur le marché low-costs du transport aérien déjà très bien doté régionalement.

Cela va accroître également la pollution aérienne et entrainer des nuisances sonores pour le grand bassin de population du sud, sud-ouest et sud est de Lille et la population belges de Tournai concernée par les atterrissages. Nous avons le droit de décider de notre avenir sereinement parce que nous vivons ici !

Non à l'extension de l'aéroport Lille Lesquin.

Cordialement,

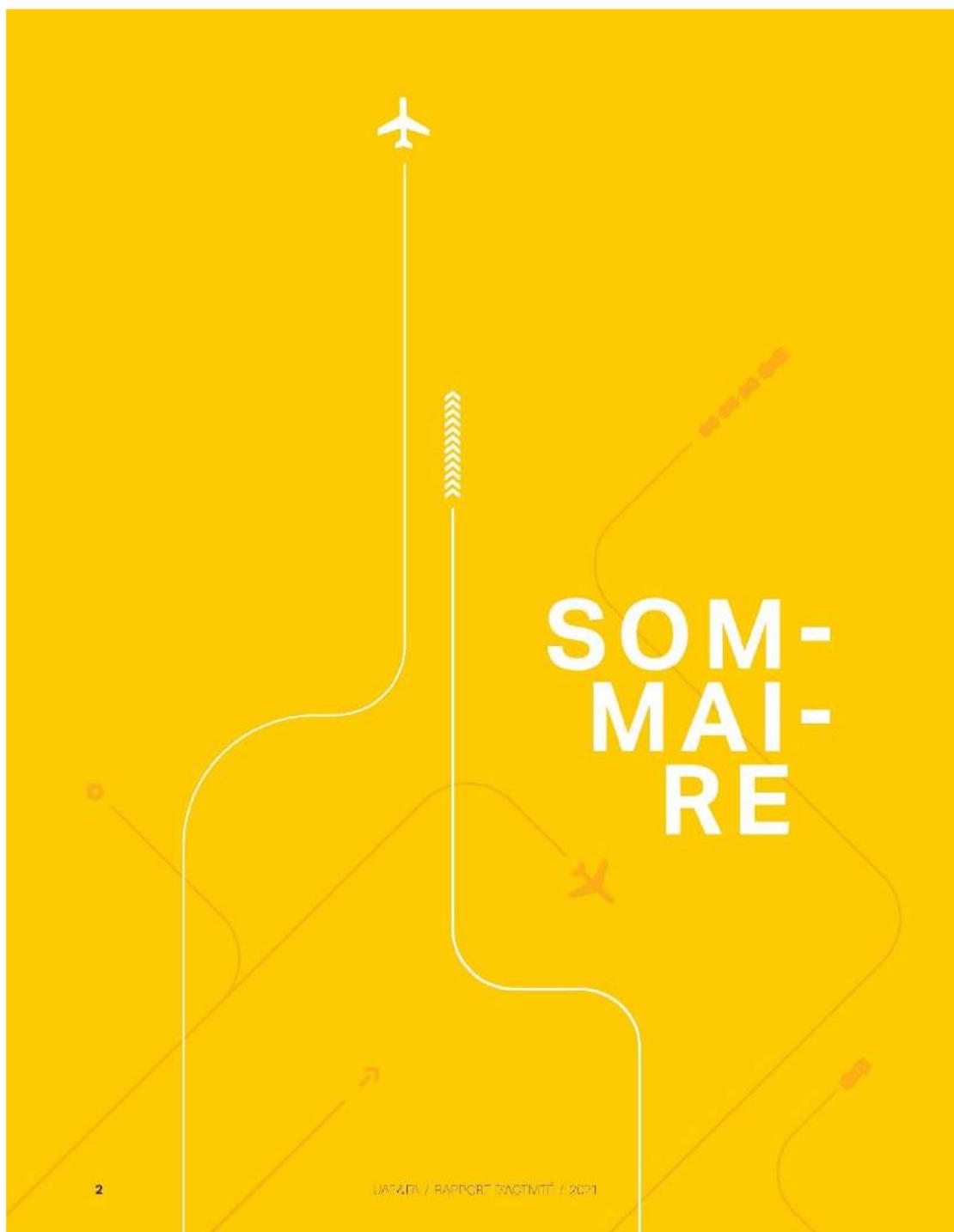
P. Beuscart

Pièce(s) jointe(s) :

Document : Aéroports Européens les chiffres de la crise Etude Alixpartner.pdf, page 1 sur 40



Document : Aéroports Européens les chiffres de la crise Etude Alixpartner.pdf, page 2 sur 40



Document : Aéroports Européens les chiffres de la crise Etude Alixpartner.pdf, page 3 sur 40

ÉDITO DU PRÉSIDENT	04
AGENDA 2021	06
RETOUR SUR L'ANNÉE 2021 AVEC...	08
ÉCONOMIE ET FISCALITÉ	12
JURIDIQUE & ASSURANCE	16
SOCIAL & RH	18
SURETÉ & FACILITATION	22
SÉCURITÉ	24
NAVIGATION AÉRIENNE	28
DÉVELOPPEMENT DURABLE	30
COMMUNICATION	36
ÉTUDES ET PUBLICATIONS	39

UNSAER / RAPPORT SAGTMITÉ / 2021

3

Document : Aéroports Européens les chiffres de la crise Etude Alixpartner.pdf, page 4 sur 40

ÉDITO DU PRÉSIDENT

LES AÉROPORTS AU DÉFI DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE



**THOMAS
JUIN**
Président
de l'UAF & FA

Les aéroports français ont connu en 2020 une chute de trafic de près de 70% alors même que 80% des revenus aéroportuaires dépendent du trafic. 2021, avec une chute comprise entre 60% et 65% par rapport à 2019, devrait être à l'image de l'année 2020. La crise a brutalement vidé les trésoreries des aéroports européens et remis en cause leur modèle économique. Les aéroports européens ont connu une baisse brutale de leurs revenus et ont dû s'endetter pour continuer à fonctionner.

Les niveaux du trafic de 2019 ne devraient être retrouvés qu'à partir de 2024 ou 2025 et, d'ici là, les aéroports devront faire face à la faiblesse de leurs revenus, à la pression des compagnies aériennes sur le niveau des redevances aéroportuaires, à l'augmentation du coût de la dette et à l'effondrement de leurs capacités d'investissement. Le rythme de la reconstruction dépendra étroitement de la structure et de la nature du trafic de chaque aéroport.

Nos aéroports sont frappés par une crise dure et durable. Notre secteur ne devrait pas retrouver ses capacités normales d'investissement avant 2032 alors même que la décarbonation des infrastructures aéroportuaires nécessite dans les prochaines années des investissements très importants. Les investissements nécessaires ne concernent d'ailleurs pas que la transition énergétique du secteur, mais aussi l'amélioration de la qualité de service, la digitalisation et la nécessaire adaptation des capacités aéroportuaires. Selon les analyses, il manquerait aux aéroports européens 10 milliards d'euros pour financer les investissements prévus d'ici à 2032.



La problématique des investissements à venir pose inévitablement la question du recours aux capitaux privés et, par conséquent, celle de l'attractivité du secteur aéroportuaire pour le marché des capitaux, puisque l'endettement important des États ne permettra pas, dans la période post-Covid, un afflux des capitaux publics vers les aéroports. La régulation aéroportuaire devrait donc s'attacher prioritairement à mettre en œuvre une juste rémunération du capital, à permettre aux aéroports de récupérer dans la durée leurs pertes à travers les redevances aéroportuaires, à s'adapter enfin aux réalités du transport aérien : la concurrence entre aéroports et le pouvoir de marché des compagnies aériennes.

La crise impose également la réforme du dispositif européen des aides d'État. Les lignes directrices de 2014 ne sont clairement plus adaptées aux nouvelles réalités économiques et environnementales de nos aéroports. Il appartiendra enfin à l'État de construire rapidement les cadres européen et national les plus favorables à la reprise du trafic, avec une attention particulière portée à la compétitivité des aéroports français dans un secteur aéroportuaire hautement concurrentiel. Le chantier de la réforme du financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité aéroportuaires est à cet égard crucial.

Devant l'urgence climatique, la décarbonation du transport aérien est devenue notre priorité n°1. Les exploitants aéroportuaires doivent non seulement réduire leurs propres émissions de gaz à effet de serre, mais également préparer, dès aujourd'hui, l'arrivée de l'avion décarboné de demain. Réduire les émissions de CO₂ dues à l'exploitation aéroportuaire, c'est ce à quoi nous travaillons depuis la mise en place de la démarche ACA par

l'ACI EUROPE. De nombreux aéroports français sont déjà parties prenantes de cette démarche de réduction volontaire des émissions de CO₂. Pour renforcer le mouvement, l'UAF & FA a lancé, en 2020, le programme EASEE visant à accompagner tous les aéroports français dans la démarche ACA.

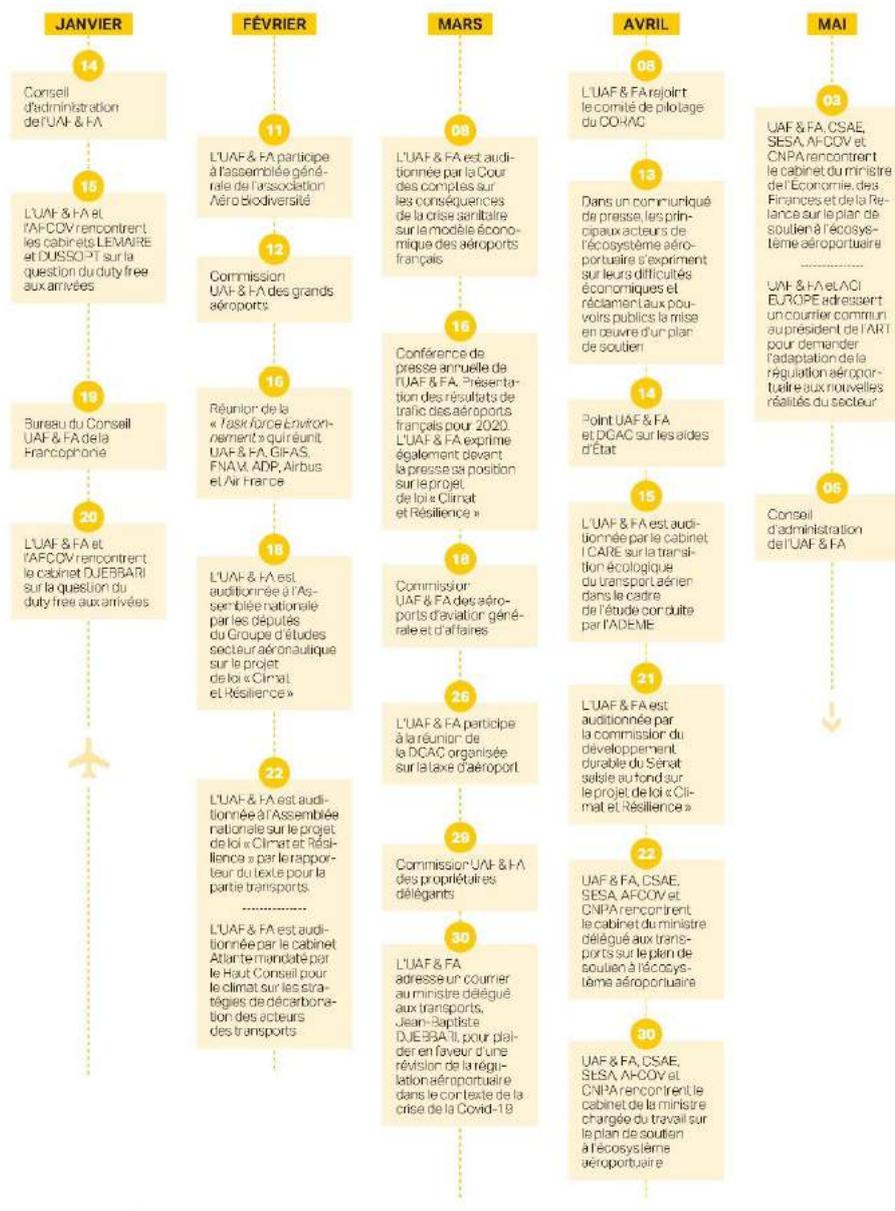
Notre ambition est bien que l'ensemble des aéroports français atteignent la neutralité carbone d'ici à 2050. Cette ambition, nous pouvons l'atteindre. En 2021, l'aéroport de Saint-Tropez est devenu le premier aéroport français à atteindre le zéro émission nette de carbone. Cet exemple démontre que la neutralité carbone sans compensation des émissions est possible, dans des délais courts, et pour des aéroports de toute taille, même les plus petits. En France, les transformations s'accélèrent : l'aéroport de Lyon s'est fixé pour objectif le zéro émission nette de carbone dès 2026, les aéroports de Bâle Mulhouse, Nice ou encore Marseille, dès 2030.

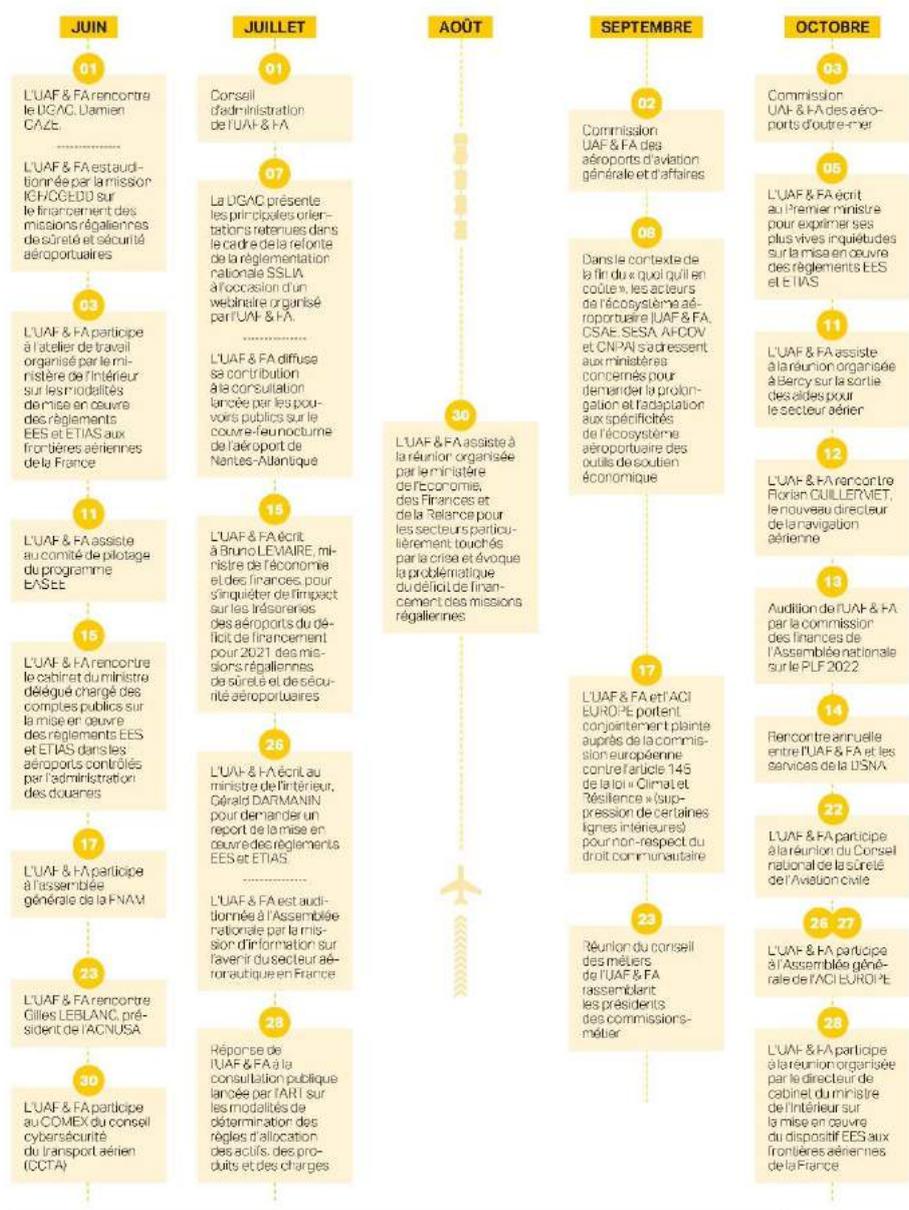
Les aéroports ont aussi un rôle moteur à jouer dans la transition énergétique de l'aviation. Les aéroports doivent ainsi préparer l'accueil de l'avion décarboné de demain, qu'il soit à motorisation hybride/électrique ou hydrogène, ou qu'il fonctionne avec des carburants aéronautiques durables. Nos aéroports auront ainsi à faire face à une mixité et une complexité énergétiques inédites requérant d'importants investissements pour adapter leurs infrastructures. Les aéroports sont d'indispensables interfaces avec leur territoire. La transition énergétique du transport aérien passe également par l'intermodalité et la décarbonation des accès terrestres à la plateforme.

En matière de décarbonation de l'aviation, la solution miracle n'existe pas. C'est bien en utilisant tous les outils et toutes les innovations à notre disposition que nous parviendrons à conduire à terme ce vaste chantier.

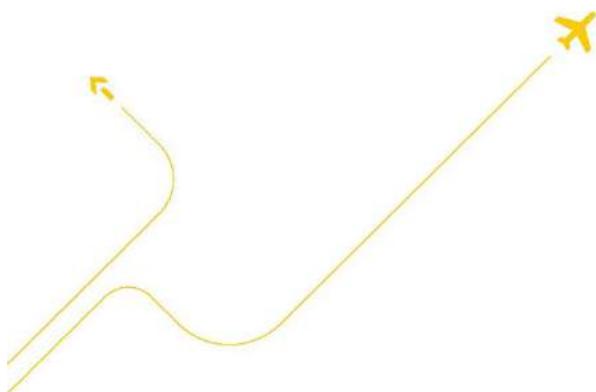
Nos aéroports auront à faire face à une mixité et une complexité énergétiques requérant d'importants investissements pour adapter leurs infrastructures

AGENDA 2021 - L'UAF & FA EN QUELQUES DATES





RETOUR SUR L'ANNÉE 2021 AVEC...



**NICOLAS
PAULISSEN**
*Délégué général
de l'UAF & FA*

Quel est l'impact de la crise de la Covid-19 en 2021 pour les aéroports ?

2021 sera une année quasiment aussi catastrophique que 2020 en termes de trafic. Nous prévoyons une chute d'un peu plus de 60 % du trafic par rapport à 2019. La seule différence est que nous avons l'espoir, avec le rebond estival du trafic, que la situation devrait continuer à s'améliorer.

La faiblesse du trafic a entraîné, cette année encore, un déficit de financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité aéroportuaires. Le montant d'avance de 250 M€ inscrit en LFR 2021 s'est vite avéré insuffisant. Il manque 100 M€ pour couvrir l'ensemble des dépenses régaliennes des aéroports. Nous avons demandé à Bercy que ces 100 M€ manquants soient inscrits au plus vite en LFR afin d'éviter les difficultés de trésorerie pour un certain nombre d'aéroports. Cette problématique du déficit de financement des missions régaliennes devrait perdurer dans le temps. Une avance en 2022 estimée par la DGAC à 180 M€ et en 2023 seront encore nécessaires. Entre 2020 et 2024 le montant cumulé des différentes avances devrait se chiffrer à

près d'1 Md€. Ces sommes devront être remboursées sur les recettes de la taxe d'aéroport à compter de 2024 et sur sept ans. Le poids des remboursements lèstera définitivement, avec l'envolée de la taxe d'aéroport, la compétitivité des aéroports français. Nous avons donc réclamé que les avances soient remplacées en tout ou partie par des subventions directes aux aéroports.

L'écosystème aéroportuaire, au même titre que les compagnies aériennes, a été particulièrement touché par la crise. Étrangement, c'est une réalité dont les pouvoirs publics n'ont pas semblé prendre pleinement conscience en 2020. Aussi nous sommes nous mobilisés avec les autres acteurs de notre communauté aéroportuaire (les assistants en escale avec la CSAE, le travel retail avec l'AFROV, les loueurs de véhicules avec le CNPA, la sûreté aéroportuaire avec le SESAI), pour donner une meilleure visibilité à notre écosystème auprès des cabinets et administrations concernés et pour obtenir une prolongation et une adaptation à nos spécificités des audits anti-

crise mis en place par les pouvoirs publics. Cette mobilisation et cette visibilité accrue ont porté leurs fruits et c'est, nous le croyons, une des avancées de cette année 2021.

La crise a dramatiquement vidé les trésoreries de nos aéroports et pose très clairement la problématique de nos capacités d'investissement. Pour financer l'accélération de notre transition énergétique, la numérisation de nos activités, l'amélioration de la qualité de service due aux passagers, l'adaptation de nos capacités au trafic, il faudra attirer des capitaux privés. Ce qui impose de réfléchir à la régulation aéroportuaire dont les principes restent enracinés dans un monde qui n'existe plus. Aussi avons-nous plaidé en 2021 pour une adaptation de la régulation aux nouvelles réalités aéroportuaires à savoir le renforcement du pouvoir de marché des compagnies aériennes, l'accroissement de la concurrence entre aéroports dans cette phase de reconstruction de la

connectivité aérienne, la nécessité de la juste rémunération du capital pour rendre nos aéroports attractifs, ainsi que la question de la récupération de nos pertes par l'augmentation des redevances.

Aux côtés des nouveaux objectifs que doit porter la régulation aéroportuaire, il sera également nécessaire d'initier une réforme rapide du dispositif européen des aides d'État. Les lignes directrices de 2014 ne répondent plus à la situation actuelle. Nous demandons, pour les grands aéroports, de pouvoir bénéficier à l'avenir d'aides à l'investissement et, pour les petits aéroports, de la prolongation des aides au fonctionnement. L'intensité des aides doit également être revue. La Commission européenne oeuvre d'ores et déjà à la révision du régime des aides d'État en matière de développement durable. Nous demandons à ce que le secteur aéroportuaire puisse être éligible à ces aides pour tout projet de décarbonation des activités.

La loi « Climat et Résilience » a été publiée au JO du 24 août. Quelle a été l'action de l'UAF & FA au regard de cette loi ?

Le projet de loi « Climat et Résilience » comportait quatre articles concernant plus particulièrement le transport aérien. Ces articles visaient à prendre en compte les préconisations de la Convention citoyenne pour le climat présentées à l'été 2020. Il faut le reconnaître, et fort heureusement, les pouvoirs publics ont adouci les propositions de la convention à l'occasion de la transcription législative des mesures qui sans cela auraient eu un impact très fort sur la compétitivité du transport aérien français et la connectivité des territoires avec zéro effet sur les émissions de CO₂.

Nous avons néanmoins décidé, d'un commun accord avec nos partenaires, de combattre les mesures relatives au transport aérien contenues dans la loi. Elles relevaient toutes, à notre sens, de l'illusion de la décroissance du transport aérien dans un seul pays. La lutte contre le réchauffement climatique doit être traitée à l'échelle internationale. Comment croire, une seule seconde, que la suppression des lignes domestiques ou l'interdiction d'agrandir les aéroports en France soit une réponse à l'urgence climatique ? Pour avoir une réelle efficacité dans la lutte contre le changement climatique, nous devons non pas faire le pari de la décroissance, perdu d'avance à l'échelle de

la planète, mais nous rassembler autour de la transition écologique du transport aérien. La France a la chance de pouvoir disposer de toute la filière aéronautique et peut, l'utiliser comme un véritable levier pour réduire à l'échelle internationale l'empreinte carbone des avions. Nous avons profité des débats du 1^{er} semestre autour du projet de loi pour faire porter nos arguments et redire nos convictions.

L'UAF & FA s'est ainsi opposée à la suppression des lignes domestiques prévue à l'article 145 de la loi actuelle. Fondement juridique européen contestable, absence de toute étude sérieuse d'impact tant économique que concurrentiel ou encore environnemental, perte de connectivité pour les territoires concernés, coup rude porté aux besoins de mobilité rapide des français, tout concourt à revenir sur cette mesure néfaste aux territoires et inefficace d'un point de vue environnemental. Dans le prolongement de nos actions, comme nous l'avions annoncé, l'UAF & FA et l'ACI EUROPE ont déposé plainte en septembre, après la publication de la loi, auprès de la Commission européenne contre l'article 145 pour non-respect du droit communautaire, en particulier pour violation de l'article 20 du Règlement 1008/2008.

Pour avoir une réelle efficacité dans la lutte contre le changement climatique, nous devons non pas faire le pari de la décroissance dans un seul pays, mais nous rassembler autour de la transition écologique du transport aérien

RETOUR SUR L'ANNÉE 2021 AVEC...

L'article 146 visant à l'interdiction des extensions aéroportuaires est lui en totale contradiction avec la décentralisation aéroportuaire de 2004-2005. Une interdiction générale par la loi, quelles que soient les restrictions apportées, n'entre pas dans le cadre de la réforme aéroportuaire qui a conduit à la décentralisation de la majeure partie des aéroports français. Il appartient non à l'État central mais bien aux collectivités locales, désormais propriétaires ou parties prenantes de la plupart des aéro-

ports français, de décider du développement et de l'avenir de l'aéroport desservant leur territoire. Cette mesure fait ensuite l'imposse sur les nombreuses procédures publiques déjà existantes. La loi française n'a pas à se prononcer d'autorité sur la réponse à apporter à des besoins de mobilité à venir. Les procédures d'utilité publique sont précisément faites pour cadrer les projets, vérifier leur adaptation aux besoins des territoires et aux engagements environnementaux pris par la France.

Quel regard porte l'UAF & FA sur la mise en œuvre des règlements européens EES et ETIAS ?

La mise en œuvre aux frontières aériennes de la France de l'EES, attendu pour 2022, devrait se traduire par une dégradation de la qualité de service dans les aéroports français. L'UAF & FA avait pourtant alerté, dès les Assises du transport aérien en 2018, sur la nécessité de concilier impératifs de sécurité et exigences de qualité de service aux frontières aériennes de la France afin de préserver l'attractivité de nos aéroports.

Nous n'avons malheureusement, pour l'heure, pas été entendus. Le ministère de l'Intérieur a géré à sa façon ce dossier, sans écouter les avis extérieurs et sans procédure sérieuse de concertation. Le traitement unitaire des passagers par les gardes-frontières devrait être multiplié par deux, ce qui devrait occasionner des délais d'attente plus importants dans nos aéroports. L'utilisation des kiosques de préenregistrement réservée à quelques aéroports ne permettrait de limiter que partiellement la dégradation des délais d'attente des voyageurs. Les saisons aéronautiques à venir, qui devaient marquer la reprise vigoureuse du trafic et le retour massif des touristes dans notre pays, seront par conséquent difficiles dans les aéroports français en raison de la proportion importante des premières entrées. Ces craintes ont été partagées par les aéroports opérant les principales frontières aériennes de la France, suite aux travaux de réflexion engagés au sein du « Club des opérateurs de frontières », auquel participe également Eurostar.

Très clairement, nous regrettons que les aéroports français ne puissent bénéficier à plein, contrairement à d'autres pays européens, des technologies et process de « smart border ». Le ministère de l'Intérieur, pour des raisons qui lui appartiennent, a écarté d'emblée l'emploi de ces technologies. Nous continuons

de préciser sans plus tarder le lancement d'une réflexion sur un dispositif de « smart border » qui permettrait de fluidifier les arrivées à nos frontières. La perspective des prochains Jeux olympiques, qui se tiendront en France en 2024, rend d'autant plus nécessaire cette réflexion et cette modernisation des modalités de contrôle à nos frontières aériennes. À défaut de cette réflexion, il conviendrait, dès à présent, de développer un programme national de facilitation comme l'autorise le code frontières Schengen. La mise en œuvre d'un tel programme au niveau français permettrait d'anticiper et peut-être de prévenir que que peu la saturation qui se profile à nos frontières. Nous soulignons également que le ministère de l'Intérieur et l'administration des douanes ajustent les effectifs de contrôles aux nouvelles exigences de l'EES d'autant que la plupart des aéroports seront dépourvus de kiosques de préenregistrement.

Nous avons enfin redit notre opposition aux modalités de financement des kiosques envisagées par le ministère de l'Intérieur. On demande à nos aéroports de financer les frais de fonctionnement de ces kiosques à côté même que le contrôle aux frontières relève des missions régaliennes et que les équipements retenus ne permettent aucune amélioration significative de la qualité de service due aux passagers dans nos aéroports. On ne peut demander à nos aéroports de financer le fonctionnement de matériel aux performances limitées et sur le cahier des charges desquels ils n'ont eu aucun droit de regard. Les exploitants d'aéroport font face aujourd'hui à une crise sans précédent, subissent un effondrement de leurs ressources et devront par ailleurs déjà assumer sur leurs fonds propres le coût des aménagements des espaces et des aubettes ainsi que la mise à disposition de personnels d'accueil spécifiquement dédiés.

La mise en œuvre de l'EES aux frontières aériennes de la France en 2022 devrait se traduire par une dégradation de la qualité de service dans les aéroports français

Quelles ont été les actions de l'UAF & FA en 2021 en matière de développement durable ?

Le secteur de l'aviation est totalement engagé dans la lutte contre le réchauffement climatique. La feuille de route « Destination 2050 », publiée en février 2021, propose une trajectoire du transport aérien vers le zéro émission nette de carbone en 2050 soutenue par l'ensemble des acteurs européens du secteur. Elle souligne aussi la nécessaire coopération entre l'industrie, l'Union européenne et les gouvernements nationaux pour mettre en place les politiques et les investissements nécessaires à cette transition écologique du secteur. En France, avec nos partenaires du transport aérien et de l'industrie aéronautique, nous avons également proposé, dans la suite de « Destination 2050 », une feuille de route française engageant les différents acteurs de la filière.

Dans la trajectoire de décarbonation du transport aérien, le recours aux carburants alternatifs durables est un levier très important. Avec ses partenaires, l'UAF & FA pousse ainsi les pouvoirs publics à créer le plus rapidement possible les mécanismes de soutien nécessaires à la mise en place d'une filière de production. Nous plaçons aussi pour que les compagnies aériennes puissent bénéficier d'aides à l'achat car ces carburants coûtent cinq fois plus cher que le kérosène. Dans un transport aérien mondialisé, il faut préserver le « level playing field » pour les compagnies aériennes européennes et françaises.

La pression réglementaire pour accélérer la transition énergétique du transport aérien va s'accroître dans les années à venir. La Commission européenne a annoncé le 14 juillet son paquet « Fit for 55 ». Les consultations ont depuis lors été engagées, l'UAF & FA y prend toute sa part.

Les aéroports accélèrent de leur côté, non seulement la décarbonation de leurs activités, mais également, l'adaptation de leurs infrastructures à l'aviation décarbonée de demain. L'UAF & FA a poursuivi tout au long de cette année le déploiement du programme EASEE. Ce sont dorénavant près de 70 aéroports français qui sont engagés grâce à ce programme dans la démarche ACA.

Sur le modèle du programme EASEE et cette fois-ci, avec pour objectif la préservation de la biodiversité,

l'UAF & FA a répondu à un appel à projet de l'Office National de la Biodiversité dans le cadre du plan Eco-phyto 2. Avec le projet Aéroports zéro phyto qui a été retenu, notre ambition est d'accompagner nos aéroports dans la démarche de suppression de l'utilisation des produits phytosanitaires en encourageant la diffusion des bonnes pratiques, l'échange d'information et l'innovation.

ZOOM

EES ET ETIAS

Les règlements EES et ETIAS doivent entrer en vigueur courant 2022 dans les pays membres de l'Union européenne (UE).

1. EES

Le règlement (UE) 2017/2226 crée l'EES, un système électronique commun qui enregistre et stocke la date, l'heure et le lieu d'entrée et de sortie des ressortissants de pays tiers franchissant les frontières de l'UE et qui calcule automatiquement la durée du séjour autorisé de ces ressortissants de pays tiers, et produit des signalements à l'intention des pays de l'UE lorsque le séjour autorisé a expiré.

Le système remplace l'obligation d'apposer un cachet sur le passeport des ressortissants de pays tiers, qui est applicable par tous les pays de l'UE.

L'EES s'applique aux voyageurs soumis à une obligation de visa ainsi qu'aux personnes exemptées et admises pour un court séjour n'excédant pas 90 jours sur une période de 180 jours, qui franchissent les frontières extérieures de l'espace Schengen. L'EES enregistrera également les données relatives aux ressortissants de pays tiers dont l'entrée pour un court séjour a été refusée.

2. ETIAS

ETIAS est un système informatique automatisé créé pour identifier tout risque en matière de sécurité ou d'immigration illégale présenté par les visiteurs exemptés de visa voyageant vers l'espace Schengen tout en veillant au respect des droits fondamentaux et de la protection des données.

Les ressortissants de pays tiers qui sont exemptés de l'obligation de visa pour voyager vers l'espace Schengen devront faire une demande d'autorisation de voyage avant leur départ.

Après qu'un formulaire de demande en ligne a été rempli, le système effectue des comparaisons avec les systèmes d'information de l'UE pour la gestion des frontières et la sécurité.

ÉCONOMIE & FISCALITÉ

La chute du trafic impose de repenser le cadre dans lequel s'exerce l'activité aéroportuaire. L'UAF & FA a ainsi plaidé sans relâche au cours de l'année 2021 en faveur de la préservation de la compétitivité des aéroports français et de la mise en place de subventions directes en lieu et place du dispositif d'avances pour le financement des missions régaliennes de sûreté et sécurité. Elle a également milité pour des adaptations de la régulation aéroportuaire aux nouvelles réalités du marché.

Trafic

Trafic passagers 2020

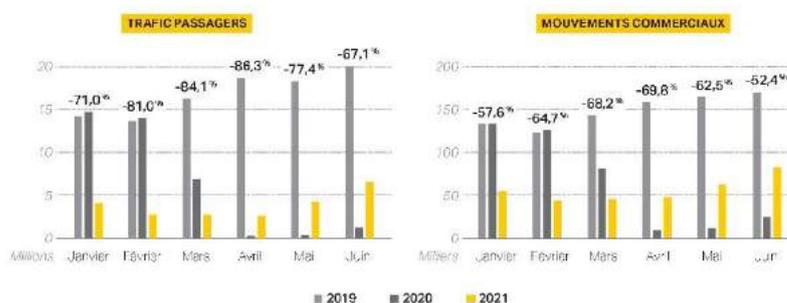
Après des années de croissance ininterrompues, 2020 a été une année de crise brutale pour le secteur du transport aérien. La pandémie de la Covid-19 a fait drastiquement baisser le nombre de passagers aériens. Le trafic passagers des aéroports français a diminué de 67,3 % par rapport à 2019. Les aéroports en outre-mer ont mieux résisté à la crise, avec tout de même une

réduction de 50,5 % de leur trafic qui s'explique par l'importance de la continuité territoriale entre les territoires ultramarins et la métropole, alors que la chute de trafic est de 68,4 % pour les seuls aéroports métropolitains. Le trafic des aéroports français a été de 70 millions de passagers en 2020, contre plus de 214 millions en 2019.

Le transport aérien mettra des années à retrouver son niveau de trafic d'avant-crise

Retour sur le trafic du premier semestre 2021

En France, sur le premier semestre 2021, le trafic est en recul de 78 % par rapport au premier semestre 2019 (-79,6 % pour le premier trimestre, -77,0 % pour le deuxième trimestre).



Perspectives de trafic pour 2021 et pour les années à venir

Le transport aérien mettra des années pour retrouver son niveau de trafic de 2019. Dans ses prévisions de trafic (présentées le 25/10/2021), IAC EUROPE prévoit un retour au niveau de trafic de 2019 en 2024 pour son scénario optimiste et en 2025 pour son scénario de base. Pour l'année 2021, la baisse de trafic devrait se situer autour de -50 %. Pour l'année 2022, les prévisions estiment que la baisse de trafic serait comprise entre -38 % (scénario pessimiste) et -20 % (scénario opti-

miste), sachant que le scénario de base prévoit une baisse de -32 %.

Concernant les pertes de revenus pour les aéroports européens, ce chiffre s'élève à 30 Mo€ pour 2020. En se basant sur les prévisions du trafic passagers, l'ACI EUROPE estime qu'en 2021 les revenus des aéroports seraient encore inférieurs à ceux de 2019 de 29 Mo€.

ZOOM

AÉROPORTS EUROPÉENS : LES CHIFFRES DE LA CRISE ⁽¹⁾

La crise sera indubitablement dure et durable. Alors que les coûts des aéroports européens ont seulement diminué de 24 % en 2020 (-6,4 Md€ par rapport à 2019), les recettes totales des aéroports européens ont diminué, elles, de 60 % (soit une baisse de 30 Md€ en comparaison avec 2019). La majorité des recettes des aéroports provient de fait des recettes aéronautiques tirées des redevances aéroportuaires et des recettes non aéronautiques (restauration, commerces, parking, notamment) très dépendantes du volume de passagers. En 2020, sur les aéroports européens, les recettes aéronautiques ont diminué de 67 % et les recettes extra-aéronautiques ont diminué de 51 %.

Dans ce contexte d'effondrement des recettes, les aéroports ont naturellement cherché à réduire leurs coûts de fonctionnement. Mais, à l'image de nombreux infrastructures de transport, les aéroports ont d'important coûts fixes dus notamment aux multiples exigences réglementaires (sûreté, sécurité...) aux coûts de maintenance des divers équipements et installations, aux mesures sanitaires supplémentaires requises et à la problématique des pointes journalières.

Pour faire face aux besoins opérationnels, les exploitants aéroportuaires ont été contraints, au plus fort de la crise, de puiser dans les trésoreries des aéroports (« *operational cash burn* ») ce qui a causé une chute dramatique de leurs investissements (près de 4 Md€ en un an). Les dépenses en investissement des aéroports européens sont ainsi passées de 14 Md€ en 2019 à 10 Md€ en 2020, soit une baisse de 29 % par rapport à 2019. Les aéroports européens ont donc dû largement s'endetter pour continuer à fonctionner : +20 Md€ de dettes supplémentaires.

Le trafic de 2019 ne devrait pas être retrouvé par la plupart des aéroports européens avant 2024 au plus tôt selon les analystes. Le rythme de la reconstruction dépendra étroitement de la nature du trafic. La reprise du trafic à l'international (vols long courrier) sera de toute évidence plus lente et directement dépendante du rythme de la vaccination dans le monde et des évolutions de la pandémie.

La période de reconstruction de la connectivité aérienne sera difficile pour les aéroports européens (« *cash intensive and revenue weak recovery* ») : les aéroports continueront de faire face à la faiblesse de leurs revenus très liés au trafic, à la pression des compagnies aériennes sur le niveau des redevances aéroportuaires, à l'épuisement des trésoreries vidées par la crise, à l'augmentation du coût de la dette en raison de la fragilisation de leur modèle économique et à l'effondrement de leurs capacités d'investissement (« *investment crush* »).

Les aéroports européens ne devraient pas récupérer leurs capacités d'investissement avant 2032, alors même qu'ils auront à faire face au défi de leur transition énergétique et de l'arrivée de l'avion décarboné de demain. La problématique des investissements ne concerne d'ailleurs pas que la transition énergétique du secteur mais aussi l'amélioration de la qualité de service, la digitalisation et la nécessaire adaptation des capacités aéroportuaires. Il manquerait aux aéroports européens 10 Md€ pour financer les investissements prévus d'ici à 2032.

(1) Toutes les chiffres sont tirés de l'étude du cabinet AlixPartners « *Turnaround time : Airport financial recovery and restart following Covid-19* »

ÉCONOMIE & FISCALITÉ

Financement des missions régaliennes

L'UAF & FA plaide en faveur de la conversion de tout ou partie des montants d'avance de la taxe d'aéroport en subventions directes aux aéroports

La loi de finances pour 2021 porte l'ouverture d'une avance de 250 M€ afin de financer les missions régaliennes de sécurité et de sûreté aéroportuaires. Cette avance de 250 M€ fait suite à la première avance de 300 M€ au titre de l'année 2020 inscrite en loi de finances rectificative du 30 juillet 2020.

Les conventions d'avance entre les exploitants, l'Agence France Trésor, Bercy et la DGAC, ont été envoyées courant juillet 2021 aux aéroports concernés. Les avances seront remboursables à compter de 2024 et sur une durée maximale de sept ans, soit jusqu'en 2031. En revanche, ce dispositif d'avances gagées sur les futures recettes de la taxe d'aéroport ne s'applique pas aux exploitants d'aéroports dits de « classe N ». Ces derniers reçoivent de façon prioritaire les recettes de majoration de la taxe d'aéroport dont la répartition pour l'année en cours est fixée dans l'arrêté du 12 avril 2021.

Toutefois, le montant d'avance de 250 M€ ne suffira pas à couvrir la totalité des dépenses de sûreté et de sécurité effectuées en 2021 par les exploitants aéroportuaires. Il devrait manquer une somme avoisnant les 100 M€.

L'UAF & FA est donc intervenue auprès de Bercy et du ministère des Transports afin de réexaminer le montant de financement nécessaire en loi de finances rectificative. Le déficit de financement des missions régaliennes devrait impacter une nouvelle fois négativement des trésoreries déjà asséchées par la crise et des équilibres économiques fragilisés.

L'année reprise du trafic laisse envisager pour 2022 un déficit des missions régaliennes de l'ordre de 180 M€. À cela, il faut également prévoir un montant de déficit de financement pour l'année 2023. Il faudrait ainsi, à partir de l'année 2024, rembourser sur les recettes de la taxe d'aéroport un montant qui approcherait le milliard d'euros. Aussi l'UAF & FA plaide-t-elle depuis le début de la crise en faveur de la conversion de tout ou partie des montants d'avance en subventions directes aux aéroports. Cette solution permettrait de limiter l'envoie de la taxe d'aéroport et la dégradation inéluctable de la compétitivité des aéroports français à compter de 2024 et les risques correspondants de perte de connectivité pour la France et ses territoires.

ZOOM

LA COMPÉTITIVITÉ DES AÉROPORTS EN QUESTION

L'édition 2020 de l'Observatoire des coûts de touchée a été publiée par la DGAC en juillet 2021. L'objectif de cet Observatoire est de présenter chaque année un benchmark des coûts de touchée en Europe. En comparant les coûts de touchée sur un panel d'aéroports européens, l'Observatoire permet d'apprécier les facteurs de leur compétitivité d'un point de vue économique et d'apprécier le positionnement concurrentiel des aéroports français par rapport à leurs homologues européens.

Cette analyse du marché dans un contexte d'avant-crise sanitaire (2019), dessine une position concurrentielle nuancée pour les aéroports français. L'Observatoire analyse le segment de marché le plus concurrentiel en Europe : les vols effectués en avion monocouloir de type A320 et opérés par les compagnies à bas coûts. Le coût de touchée complet par passager s'établit en 2019 à 31,7 € pour l'ensemble des aéroports du panel européen et à 30,1 € pour les aéroports français qui affichent donc une position compétitive « intermédiaire » au sein du panel européen. En haut du classement européen, on retrouve le Royaume-Uni avec le coût de touchée le plus élevé (43,5 €). Le Portugal possède le coût de touchée le plus faible (18,8 €).

La compétitivité des aéroports français doit être appréhendée plus finement par catégorie d'aéroport. La catégorie d'aéroports français présentant le meilleur positionnement concurrentiel est celle des aéroports de type « régional » (Bordeaux, Lyon, Nantes, etc.). Les aéroports de proximité (+/- 1 million de passagers), dont certains sont très dépendants du trafic généré par les compagnies à bas coûts, présentent des coûts relativement compétitifs mais toujours supérieurs aux aéroports des pays du sud de l'Europe, leurs principaux concurrents pour attirer les flux touristiques.

La France est le seul pays dans lequel la part des taxes gouvernementales (55 %) est le mode de facturation majoritaire du coût de touchée complet, en raison notamment du financement des coûts de sûreté et de sécurité par la taxe d'aéroport plutôt que par une redevance.

Cet observatoire permettra de suivre dans la durée la position des aéroports français au sein d'un marché européen très concurrentiel, dans un contexte de hausse prévisible de la fiscalité spécifique au transport aérien (augmentation de la taxe d'aéroport, risque de la fiscalité écologique, etc.).

Fiscalité du transport aérien & Brexit

À l'expiration de la période de transition du Brexit, soit après le 31 décembre 2020, les passagers en partance des aéroports français à destination du Royaume-Uni auraient dû relever du tarif « hors UE » pour la taxe de l'aviation civile et la taxe de solidarité, ce qui représentait une augmentation de plus de 6 € de la fiscalité sur les billets d'avion pour cette catégorie de passagers.

L'UAF & FA avait dénoncé, auprès du ministère des Transports et du ministère de l'Économie, des Finances et de la Relance, cette augmentation de la fiscalité du transport aérien sur les liaisons avec le Royaume-Uni avec un impact certain sur la compétitivité des aéroports français très

dépendants du trafic avec le Royaume-Uni. L'UAF & FA a été entendue puisque l'impact du Brexit sur la fiscalité a été neutralisé par le loi de finances pour 2021. Les critères de détermination des tarifs de la taxe de l'aviation civile et de la taxe de solidarité ont en effet été modifiés par l'ajout d'un critère fondé sur la distance.

L'arrêté du 29 décembre 2020 a fixé la liste des États situés à moins de 1 000 km de la France : principauté d'Andorre, principauté de Monaco, Royaume-Uni, République de Saint-Marin. Les passagers à destination de ces États sont ainsi assujettis au tarif le plus bas de la taxe de solidarité et de la taxe de l'aviation civile.

Régulation aéroportuaire

Dans la suite de la décision du Conseil d'État du 26 janvier 2021, l'Autorité de régulation des transports (ART) a lancé en mai 2021 une nouvelle consultation publique sur le cadre général dans lequel devront s'inscrire les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges des aéroports. L'UAF & FA, avec l'appui du cabinet Frontier Economics, a répondu à cette consultation publique en juillet.

Cette consultation publique a permis à l'ART d'exposer aux parties prenantes sa vision des grands enjeux du sujet ainsi que le calendrier prévu jusqu'à l'adoption par

l'Autorité de la décision par laquelle celle-ci déterminera le cadre général des règles d'allocation des produits, des actifs et des charges.

Sur la base des éléments recueillis lors de ces échanges, l'ART établira un projet de décision qui sera soumis à une seconde consultation publique. Celle-ci pourrait avoir lieu à l'automne 2021. Sur la base des contributions reçues au cours de la seconde consultation publique, le document sera amendé avant d'être proposé à l'adoption par le collège de l'Autorité d'ici la fin de l'année 2021.

L'impact du Brexit sur la fiscalité du transport aérien a été neutralisé par la loi de finances pour 2021



BESOIN D'UNE EXPERTISE AÉROPORTUAIRE ?

VOTRE PLAN DE GESTION DES MILIEUX AÉROPORTUAIRE EST DÉPASSÉ ?

DES SOUCIS DANS VOTRE GESTION DU RISQUE ANIMALIER ?

NOUS SOMMES LÀ POUR VOUS !

BTEESA VOTRE EXPERT AÉROPORTUAIRE

QUALITÉ SUISSE !

info@bteesa.com | +41 27 783 33 70 | www.bteesa.com

JURIDIQUE & ASSURANCE

La poursuite de la crise sanitaire a conduit l'UAF & FA, à suivre de très près, comme en 2020, les évolutions de la réglementation française sur les mesures sanitaires afin d'informer au mieux ses adhérents. La rupture du contrat d'assurance Responsabilité Civile Exploitant et la montée en puissance des réglementations européenne et française sur les questions de cybersécurité ont également pleinement mobilisé l'organisation au cours de cette année.

Bientôt des lignes OSP européennes ?

La demande de mise en œuvre d'OSP européennes avait été formulée de longue date par l'UAF & FA et sa commission des Propriétaires délégués.

La DGAC avait accepté, suite aux travaux du groupe de travail « OSP » monté lors des Assises du transport aérien de 2018, de modifier la réglementation française plus stricte en cette matière que les règlements européens.

En effet, si les OSP européennes existent en France (à Strasbourg par exemple), l'article L. 6412-4 du code des transports ne permettait à l'État de déléguer sa compétence pour organiser une OSP que dans les cas de vols ayant lieu à l'intérieur du territoire métropolitain.

Les collectivités locales se voyaient ainsi déléguer une compétence pour les OSP nationales, reliant entre autres certains territoires à Paris, mais n'avaient pas la possibilité d'envisager une OSP vers une ville européenne.

La modification de l'orientation des mobilités publiée fin 2019 n'ayant pas eu de volet aérien, il aura fallu attendre pour les OSP européennes le véhicule législatif du projet de loi DCA-DJE dont l'adoption est prévue à l'automne 2021.

Cette adoption devrait permettre une modification du code des transports qui ouvrirait ainsi la voie à d'éventuelles ouvertures de lignes OSP européennes dans les aéroports français.

Face au risque cyber, l'écosystème du transport aérien s'est regroupé au sein du CCTA afin de travailler ensemble à réduire les risques pesant sur l'industrie

La cybersécurité, un enjeu majeur

La cybersécurité est un enjeu majeur des années à venir, qui préoccupe de plus en plus les entreprises. En 2021, et pour la quatrième année consécutive, le risque de cyberattaques létales demeure par exemple le risque principal pour les sociétés d'assurance et de réassu-

rance d'après la Fédération française de l'assurance. La crise de la Covid-19 et le recours massif au télétravail, parfois avec les équipements numériques personnels des salariés, a mis en lumière une augmentation des risques liés aux cyberattaques, qui ont été multipliés par quatre en 2020 selon l'ANSSI.

Face à cela, l'écosystème aérien s'est regroupé au sein du Conseil pour la cybersécurité du transport aérien (CCTA), afin de travailler ensemble à réduire les risques cyber pesant sur l'industrie, tout en appréhendant mieux un cadre réglementaire français et européen en pleine mutation.

À la mise en œuvre de la Loi de programmation militaire (LPM) ont succédé des obligations européennes appliquées à la sûreté à compter de fin 2021 (règlement UE 2019/1583), en attendant celles qui seront appliquées à la sécurité (futur règlement PART-IS).

En concertation avec les exploitants d'aérodrome et l'UAF & FA, la DGAC a ainsi publié début septembre 2021 un Cadre de Conformité Cyber France (CCF) pour les accompagner dans leur démarche de mise en conformité.

DIGITALISATION DU MÉTIER DE JURISTE COMMENT BIEN L'ABORDER ?

Au sein de la Commission Juridique de l'UAF & FA, des réflexions ont été engagées sur la digitalisation du métier de juriste : présentation par LexisNexis de leur solution d'analyse des contrats et des tendances en matière d'outils numériques ou d'intelligence artificielle à l'attention des juristes, présentation par le consultant Calamé Consulting de la marche à suivre pour réussir la digitalisation des directions juridiques, benchmark des outils numériques utilisés par les directions juridiques au sein des aéroports...

L'objectif était d'identifier les gains de productivité rendus possibles par l'automatisation de certaines tâches (signature électronique, contractualisation...), ainsi que les outils destinés à mieux mesurer l'activité des services juridiques à l'aide de KPIs pertinents.

Covid-19 un cadre juridique en constante évolution

La crise de la Covid-19 s'étant prolongée durant toute l'année 2021, l'UAF & FA a suivi de près les évolutions réglementaires pour informer au mieux les exploitants d'aéroport.

Le couvre-feu instauré lors du deuxième confinement a fort heureusement épargné le transport aérien, une exception étant prévue pour les vols programmés en dehors des heures de sortie autorisées.

Les obligations de tests (PCR ou antigénique) ont été progressivement étendues à tous les passagers, avant que le passe sanitaire ne fasse son apparition, dans un premier temps pour les vols européens, puis pour les vols domestiques.

Le passe sanitaire européen harmonisé (certificat Covid numérique), entré en vigueur à partir du 1^{er} juillet 2021, a globalement facilité les contrôles sanitaires des pas-

sagers par rapport aux modalités précédemment en vigueur.

Voyager pour convenance personnelle n'a de plus été autorisé que vers et depuis certaines destinations, avec une liste des pays verts/orange/rouges en perpétuel mouvement, avec pas moins de dix actualisations de cette liste entre juin et septembre 2021.

Les restrictions de déplacements ont aussi changé plusieurs fois s'agissant de l'autre-mer, selon l'évolution de l'épidémie dans ces territoires.

Le suivi de certains dispositifs de soutien économique (fonds de solidarité, dispositif « coûts fixes », PGE, aide du concédant au concessionnaire) et de leur application aux exploitants d'aéroport a également modifié l'UAF & FA tout au long de l'année 2021.

Assurance RC Exploitant un nouvel apêriteur à compter du 1^{er} février 2022

Le programme RC Exploitant d'aérodrome des membres de l'UAF & FA, suite à un appel d'offres réalisé en 2016, avait été confié à l'assureur Allianz pour une durée maximale de cinq ans, par période d'un an renouvelable. Ce contrat aurait donc dû s'appliquer du 1^{er} février 2019 au 31 janvier 2024 au maximum. Néanmoins, l'assureur Allianz a notifié officiellement à l'aéroport de Bordeaux, coo-donnateur ou groupement de commanda, sa volonté de résilier le contrat au terme de la période annuelle en cours, qui se termine le 31 janvier 2022 à minuit. La police en cours n'est donc pas affectée, mais ne sera pas renouvelée au 1^{er} février 2022. Allianz a justifié sa décision par des modifications importantes sur-

venues au sein des marchés de l'assurance aviation, et par la réduction significative des capacités d'assurance/ réassurance au titre de la garantie des risques de guerre et autres risques assimilés.

Devant cette situation inédite, l'UAF & FA s'est mise en ordre de marche pour organiser rapidement un nouvel appel d'offres, en coordonnant les travaux avec le courtier, le coordonnateur du groupement et la commission Assurances de l'UAF & FA. Un rétroplanning a été établi, et les prochaines étapes seront communiquées aux aéroports au fil de l'eau, afin de garantir la mise en place d'un nouveau contrat à compter du 1^{er} février 2022.

L'UAF & FA s'est mise rapidement en ordre de marche pour organiser rapidement un appel d'offre en vue du renouvellement du groupement d'assurance RC Exploitant

Suivi du projet de loi « Climat et Résilience »

Le projet de loi « Climat et Résilience » portée par la ministre de la Transition écologique, a également été un des grands sujets juridiques de l'année 2021, tant il touchait à différents domaines, entre autres :

La commande publique (intégration de critères environnementaux pour l'attribution des marchés publics et des contrats de concession de service public).

La régulation de la publicité (effacement de l'impact environnemental des biens et services) et de la publicité pour les énergies fossiles.

La modification de certaines règles en matière d'urbanisme (affectation des sols).

La création d'un délit de mise en danger de l'environnement en cas de pollution.

Et évidemment, les mesures spécifiques au transport aérien, (interdiction de certains vols domestiques, interdiction de certaines extensions aéroportuaires, compensation carbone, etc.).

SOCIAL & RH

Pour alléger l'impact économique de la crise, les aéroports ont largement utilisé les dispositifs anticrise mis en place par les pouvoirs publics. Aussi l'UAF & FA s'est-elle battue pour que les aéroports puissent bénéficier des conditions d'accès les plus favorables à l'activité partielle et à l'activité partielle longue durée. Elle a également mobilisé les autres acteurs de l'écosystème aéroportuaire afin de mieux faire connaître et reconnaître la gravité de la crise ainsi que les spécificités des différents métiers aéroportuaires.

AP, APLD de branche et mesures économiques

Dans le contexte de crise, les partenaires sociaux de la branche du transport aérien ont signé un accord APLD.

Dans le contexte de la crise sanitaire, l'UAF & FA a pour suivi, tout au long de l'année 2021, sa mission d'information auprès de ses adhérents et a mis à leur disposition une note spécifique sur l'éligibilité des aéroports au dispositif d'activité partielle ainsi qu'un « questions-réponses » régulièrement actualisé sur l'activité partielle.

À ce titre, des modifications afférentes au calendrier et à l'admission des entreprises pour l'activité partielle de droit commun ou des secteurs protégés, ont été actées par les décrets du 29 mai 2021.

Ainsi, pour les aéroports rattachés à l'annexe 2 du décret du 29 juin 2020, la baisse des taux préférentiels s'est progressivement faite durant l'été 2021.

Néanmoins, les entreprises des secteurs protégés connaissant une très forte baisse de leur chiffre d'affaires (au moins 80 %), ont bénéficié d'un calendrier différent.

Dans le contexte de crise, les partenaires sociaux de la branche du transport aérien, suite à une forte demande de l'UAF & FA et de la partie patronale dans son ensemble, ont signé un accord APLD de branche.

À cet effet, depuis la parution le 15 mai 2021 au Journal officiel de l'arrêté du 29 avril 2021, les entreprises de la branche, et en particulier les aéroports qui le souhaitent, ont pu se saisir de l'APLD de la branche de transport aérien. L'UAF & FA a transmis un modèle d'accord unilatéral et a intégré les spécificités propres à l'APLD dans sa note d'information générale.

Sur le volet économique, l'UAF & FA a communiqué et transmis une note relative aux dispositifs exceptionnels de réduction, d'exonération et de délai de paiement des cotisations et contributions sociales.

Des webinaires organisés par l'UAF & FA ont permis aux aéroports d'être accompagnés, tant en matière sociale avec le cabinet Barthélemy, qu'en matière de protection sociale avec la VCD.

Enfin, l'UAF & FA a réalisé une enquête sociale auprès des aéroports qui a confirmé, entre autres, l'utilisation massive des dispositifs d'activité partielle et d'APLD par les plateformes aéroportuaires. Les résultats de cette enquête ont été transmis aux gestionnaires d'aéroport.

Travaux menés au sein de la branche du transport aérien

De nombreux travaux ont été menés au sein de la branche du transport aérien, avec la participation active de l'UAF & FA. L'actualité sociale et conventionnelle a été particulièrement riche.

Durant cette année, différents accords ont été signés :


Accord APLD de la branche du transport aérien


Accord NAO de 2021


Accord sur le dialogue social de branche

La branche a également publié les résultats d'une Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) de branche, et ce, dans le contexte de crise que connaît l'ensemble du secteur.

Des négociations sont toujours en cours en vue de la signature d'accords relatifs à la formation professionnelle.

ZOOM

L'ÉCOSYSTÈME AÉROPORTUAIRE RÉCLAME UN PLAN DE SOUTIEN

Avec une chute de 67,3 % de passagers sur les aéroports français, le trafic aérien s'est effondré en 2020 sous l'effet de la crise sanitaire de la Covid-19 et des restrictions de déplacement imposées par les pouvoirs publics. En dépit du rebond estival, les perspectives pour l'année 2021 restent sombres avec une prévision de trafic entre -60 % et -65 % (par rapport à 2019).

Or, moins de passagers dans les avions entraîne inéluctablement une chute de chiffre d'affaires pour l'ensemble des acteurs du transport aérien qu'il s'agisse des compagnies aériennes, des exploitants d'aéroport, des assistants en escale, des sociétés de sûreté, des loueurs de véhicules ou encore du « travel retail ». C'est ce que les pouvoirs publics français n'ont pas toujours semblé comprendre dans le traitement économique et social de la crise du transport aérien, comme l'a illustré l'application différenciée du dispositif d'activité partielle par le ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion. Le secteur aérien

est une des victimes les plus importantes de la Covid-19 et la crise est appelée à durer. L'ensemble de l'écosystème aéroportuaire a d'ores et déjà perdu entre 10 et 15 % de ses emplois, soit près de 30 000 salariés. Au-delà des emplois directs, de nombreux sous-traitants sont eux aussi touchés.

Aussi tout au long de 2021, les organisations représentant les principaux acteurs de l'écosystème aéroportuaire (UAF & FA, CSAE-assistance en escale, AFCCOY-travel retail, SESA-sûreté aéroportuaire, CNPA-loueurs de véhicules), se sont mobilisés et ont plaidé conjointement, à l'occasion de nombreux rendez-vous et d'échanges avec les cabinets et administrations concernés (transport, économie et finance, travail), pour un rattachement de l'ensemble de l'écosystème aéroportuaire à la liste des secteurs dits protégés, pour la prolongation et l'adaptation à leurs spécificités des outils de soutien économique et social, ainsi que pour la mise en œuvre d'un plan de soutien.

Mise en œuvre des mesures sanitaires sur les plateformes aéroportuaires

Les enjeux sanitaires ont été au cœur de l'actualité et, à ce titre, l'UAF & FA a communiqué et accompagné ses adhérents sur les points les plus importants. La mise en œuvre de l'obligation vaccinale et du passe sanitaire, à compter de l'été 2021, a fait l'objet d'une information continue.

Il convient sur ce point de souligner :

La parution d'un « questions-réponses » du ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion sur le passe sanitaire et l'obligation vaccinale

Dans la lignée de la publication de la loi n° 2021-1040 relative à la gestion de la crise sanitaire du 5 août 2021, le ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion a fait paraître le 9 août un questions-réponses sur l'obligation de vaccination ou de détention d'un passe sanitaire pour certaines professions. En plus du champ de l'obligation, le document détaille et précise les conditions d'application dans les entreprises (intégration des dispositions dans le règlement intérieur, cas des salariés intérimaires, etc.), mais aussi les conséquences d'un refus de présentation des justificatifs.

La mise à jour successive du protocole sanitaire en entreprise

Le protocole national pour assurer la santé et la sécurité des salariés en entreprise face à l'épidémie de la Covid-19

a été actualisé à de multiples reprises par le ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion.

La mise en place du passe sanitaire et de l'obligation vaccinale pour certaines catégories de salariés par la loi du 5 août 2021 relative à la gestion de la crise sanitaire a conduit l'UAF & FA à interroger la DGAC sur les questions de l'obligation vaccinale pour les personnes SSLIA et SSIAP en aéroport et de l'obligation de détention du passe sanitaire en aéroport pour les salariés en contact avec le public.

Fin août, l'administration a confirmé par courrier l'interprétation juridique initiale de l'UAF & FA, indiquant que le texte de loi voté n'entraînait finalement ni l'obligation vaccinale pour les agents SSLIA et SSIAP à l'exception de ceux issus des SDIS, ni l'obligation de détention du passe sanitaire pour les salariés dépendant des exploitants.

L'UAF & FA a transmis à ses adhérents un « questions-réponses » mis à jour, régrant l'ensemble des problématiques sanitaires spécifiques au secteur aéroportuaire.

À l'été 2021, l'UAF & FA interroge la DGAC sur la mise en œuvre dans les aéroports de l'obligation vaccinale et de la détention du passe sanitaire

SOCIAL & RH

Problématiques sociales diverses

En 2021, le transfert de représentativité patronale de l'UAF & FA à la FNAM est devenu effectif pour la période 2021-2025

L'UAF & FA a répondu aux nombreuses problématiques RH et sociales de ses adhérents.

Des notes UAF & FA, telles que la note relative aux entrepreneurs professionnels et bilans, ont été communiquées. De nouvelles fiches thématiques ont été publiées sur le site de l'UAF & FA.

En outre, l'UAF & FA a abondamment communiqué sur :

- **La santé au travail** : la loi du 2 août 2021 pour renforcer la prévention de la santé au travail modifie les pratiques actuelles.
- **La loi de finances rectificatives** : la loi de finances rectificative pour 2021, publiée au *Journal officiel* le 20 juillet, reconduit une nouvelle fois la prime exceptionnelle de pouvoir d'achat, pour récompenser notamment les salariés les plus fortement mobilisés durant la crise sanitaire (travailleurs de « deuxième ligne »).

De plus, elle crée un nouveau dispositif d'aide au paiement des cotisations sociales applicable aux entreprises les plus touchées par la crise sanitaire et accompagne la reprise d'activité.

- **La loi « Climat et Résilience »** : la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, a été publiée le 21 août au *Journal officiel*, inspirée du travail de la Convention citoyenne pour le climat (CCC), s'est dotée de nouvelles attributions au Comité social et économique (CSE).
- **La réforme de l'assurance chômage** : un décret du 29 juin 2021 proroge jusqu'au 30 septembre 2021 le régime actuel de calcul du salaire journalier de référence, issu de la convention du 14 avril 2017. Le Conseil d'État avait, en effet, suspendu l'entrée en vigueur de la réforme de l'assurance chômage qui devait être effective le 1^{er} juillet.

MISE À JOUR DU GUIDE EMPLOI FORMATION DE L'UAF & FA

En 2019, l'UAF & FA a travaillé activement sur la réforme de la formation professionnelle avec la parution d'un guide emploi formation à destination des aéroports. Les commissions-métier UAF & FA « Assistance en escale » et « RH » ont largement contribué à la rédaction de ce guide.

Compte tenu des évolutions réglementaires en matière de formation professionnelle et des projets relevés par le groupe de travail « Formation », l'UAF & FA a décidé de remettre à jour le guide emploi formation des aéroports pour une version finalisée en 2022.

Cette nouvelle version du guide emploi formation des aéroports intégrera l'ensemble des nouveautés propres à la réforme de la formation professionnelle et des entretiens professionnels, ainsi qu'une mise à jour de certaines fiches métiers aéroportuaires.

À titre de rappel, l'UAF & FA participe pleinement aux travaux de la branche en matière de formation et siège à la commission transversale de l'OPCO pour les entreprises de moins de 50 salariés, ainsi qu'à la Section paritaire professionnelle (SPP).

Enquête représentativité et transfert de représentativité patronale auprès de la FNAM

Compte tenu du nouveau cycle de représentativité patronale débutant en 2021, l'UAF & FA a diffusé à l'ensemble de ses adhérents une enquête représentativité permettant, sur la base des données de décembre 2018, d'analyser les statuts sociaux applicables ainsi que les effectifs des différentes structures aéroportuaires.

Surtout, suite à une décision du Conseil d'administration de l'UAF & FA, cette enquête a permis un nouveau transfert de représentativité patronale pour quatre ans à la FNAM.

En pratique, la FNAM signera en lieu et place de l'UAF & FA les accords de la branche du transport aérien négociés

avec les organisations syndicales de salariés. Les accords de branche signés par la FNAM engagent donc les adhérents de l'UAF & FA pour toute la période 2021-2025.

L'UAF & FA restera présente et active dans la totalité des instances paritaires de la branche et y défendra les intérêts des exploitants aéroportuaires.

La branche du transport aérien personnel au sol (CCNTA-PS) devrait évoluer, dans les prochaines années, dans le cadre de la restructuration des branches professionnelles et ce à volonté acceptée par les pouvoirs publics devant émerger une seule et unique convention collective de l'aérien.



LA PAROLE À

CATHY HERVY
CO-PRÉSIDENTE DU GT UAF & FA FORMATION

Durant la crise de la Covid-19, quels ont été les principaux enjeux en matière de formation professionnelle ? Les RH et responsables formation ont utilisé les dispositifs mis à disposition par les pouvoirs publics. Dans un contexte où l'activité partielle et l'APLD ont été fortement utilisées sur les aéroports, des dossiers FNE formation (prise en charge des coûts pédagogiques par l'État), ont été engagés. Depuis le printemps 2021, les règles d'éligibilité au FNE formation sont plus restrictives. Le volet relatif à l'entretien bilan a aussi mobilisé les équipes.

Le GT formation UAF & FA a été créé assez récemment. Quel est son objectif ? Le GT formation, rattaché à la commission-métier RH de l'UAF & FA, a été créé en 2018. Il est né de deux constats. Tout d'abord, les responsables formation avaient un réel besoin d'échanger sur leurs pratiques. Ensuite, avec la parution de la loi n°2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel, il nous semblait important d'aborder et de traiter les sujets formation de façon collective. C'est dans cet esprit qu'a été rédigé en 2019, en collaboration avec l'OPCC AKTO, la FNAM et l'ENAC, le

guide emploi formation des aéroports, disponible sur le site de l'UAF & FA. Il est important de rappeler qu'il s'agit d'un travail collectif.

Pouvez-vous nous parler de la mise à jour du guide emploi formation de l'UAF & FA ? Compte tenu des évolutions législatives et réglementaires, nous avons prévu de remettre à jour le guide emploi formation aéroports en 2020. En raison de la crise sanitaire, nous avons dû reporter cette mise à jour. Une parution de la deuxième version du guide emploi formation aéroports est prévue en 2022.



**EXPERT
EN SÛRETÉ ET SÉCURITÉ
AÉROPORTUAIRE**

seris.fr
0 810 111 942 | contact@seris.fr

Contrôle d'accès et inspection filtrage |
Cynotechnie | Services |
Missions de surveillance |
Sécurité (SSIAP, SSLIA et SPPA) | Fret



SURETÉ & FACILITATION

L'UAF & FA a porté, en 2021, les préoccupations croissantes des exploitants d'aéroport sur la gestion de la mise en œuvre des règlements EES et ETIAS par le ministère de l'Intérieur. L'entrée en vigueur de ces réglementations européennes courant 2022 devrait entraîner un allongement des délais d'attente aux frontières aériennes de la France. L'UAF & FA avait pourtant alerté, dès les Assises du transport aérien, sur les impératifs de qualité de service et d'attractivité des aéroports français.

Mise en œuvre de l'EES

L'UAF & FA a exprimé ses craintes sur l'importance des coûts occasionnés pour les aéroports par la mise à disposition de personnels et par l'aménagement des espaces

Les règlements européens EES et ETIAS devraient entrer en vigueur au cours de l'année 2022. Les nouvelles modalités de contrôle des passagers des pays tiers aux frontières de l'Europe devraient augmenter le Temps unitaire de traitement (TTU) de chaque passager par les gardes-frontières. Par rapport à la situation actuelle, et selon les calculs optimistes du ministère de l'Intérieur, ce TTU devrait être multiplié par deux en l'absence de kiosques de préenregistrement et augmenter de 20 % en présence de ces kiosques. C'est donc bien la qualité de

service dans les aéroports qui est en jeu dans le déploiement de ces nouveaux dispositifs de contrôle. D'autant que la dotation prévue par l'État en kiosques de préenregistrement ne concernera qu'un petit nombre d'aéroports et que ces kiosques ne permettront pas de profiter à plein des process et technologies de « smart border ». L'UAF & FA est intervenue plusieurs fois au cours de l'année pour afficher sa position sur ce dossier. Elle a ainsi présenté au ministère de l'Intérieur, à l'occasion de divers échanges plusieurs demandes :

Report de la date de mise en œuvre de l'EES faute pour les aéroports de pouvoir se préparer dans les temps

Augmentation des effectifs de garde-frontière tant sur les aéroports sous contrôle de la PAF que de l'administration des douanes

Amélioration des TTU par des modifications des process et procédures arrêtés jusqu'ici par le ministère de l'Intérieur

Passage le plus rapide possible à un véritable dispositif de « smart border »

Levée des contrôles systématiques sur les vols Schengen pour accompagner la mise en œuvre des règlements EES et ETIAS

L'UAF & FA a également exprimé ses craintes sur l'importance des coûts occasionnés pour les aéroports par la mise à disposition de personnels d'accueil et par l'aménagement des espaces notamment. Elle se prononcera sur

la question des modalités de financement des kiosques en fonction de l'amélioration des performances des dispositifs finalement mis en œuvre.

EES

L'UAF & FA ÉCRIT AU PREMIER MINISTRE

Dans un courrier en date du 5 octobre, l'UAF & FA a communiqué au Premier ministre la position des aéroports français sur le déploiement de l'EES aux frontières aériennes de la France.

Extraits :

(...) Force est de constater que, d'un point de vue opérationnel, il s'avère d'ores et déjà impossible de tenir les délais de mise en œuvre de l'EES dans nos aéroports. (...) Aussi, l'UAF & FA souhaite-t-elle que la France puisse plaider à Bruxelles en faveur d'un report de la date d'application des deux règlements.

(...) La répartition entre aéroports de la dotation globale de kiosques de préenregistrement, prévue par le ministère de l'Intérieur, découle par ailleurs d'un modèle mis au point par le seul ministère de l'Intérieur. (...) Les résultats issus de ce modèle suscitent au final plus de questions que de réponses. Il n'est de plus pas envisagé de renforcer les effectifs de la DCPAF et de l'administration des douanes alors même que les

temps d'attente dans nos aéroports ne dépendent pas uniquement des kiosques mais aussi des effectifs de garde-frontière.

(...) Aussi notre organisation appelle-t-elle à l'ouverture rapide d'une réflexion et d'une concertation sur la mise en place d'un dispositif de « smart border » à nos frontières aériennes permettant de concilier exigences de sécurité des français et impératifs de qualité de service dans nos aéroports.

(...) Le déploiement d'effectifs de garde-frontière en nombre suffisant ainsi qu'une dotation minimale en kiosques « intelligents » est la condition sine qua non de la préservation d'une qualité d'accueil acceptable pour les visiteurs étrangers arrivant dans nos aéroports (...).

EDS standard 3

Le long feuilleton relatif au report des échéances pour le déploiement des EDS Standard 3 pour le contrôle des bagages de soute a enfin connu son dénouement avec la publication en février 2021 du règlement (UE) 2021/1255. L'action de l'ACI EUROPE à Bruxelles, appuyée par celle de l'UAF & FA, a contribué à la conclusion de cet accord.

Certains États membres étant à l'origine plutôt réticents à accepter un nouveau report des échéances. La Commission européenne a choisi une approche équilibrée en octroyant plus ou moins de délais aux aéroports, en fonction de l'importance et de la structure de leur trafic.

Quatre catégories de plateformes ont été créées :

CATÉGORIE 1	CATÉGORIE 2	CATÉGORIE 3	CATÉGORIE 4
Aéroports ayant accueilli plus de 25 millions de passagers en 2019	Aéroports assurant des services réguliers à destination d'au moins un des pays tiers appliquant des normes de sûreté équivalentes, à l'exception du Royaume-Uni	Aéroports ayant enregistré le plus grand volume de trafic en 2019 dans chaque État membre lorsqu'ils ne figurent pas déjà dans la catégorie I ou II	Autres aéroports

Le calendrier stabilisé est désormais le suivant :

	EDS conformes à la norme 2 installés avant le 01/01/2011	EDS conformes à la norme 2 installés entre le 01/01/2011 et le 01/09/2014
Aéroports de catégorie I	1 ^{er} mars 2022	1 ^{er} mars 2023
Aéroports de catégorie II ou III	1 ^{er} septembre 2022	1 ^{er} septembre 2023
Aéroports de catégorie IV	1 ^{er} mars 2023	1 ^{er} mars 2024

smiths detection

HI-SCAN 6040 CTix

Premier système d'inspection-filtrage de sécurité de Smiths Detection à utiliser la technologie de tomographie à densité (CT) pour les bagages cabine.

La capacité de détection avancée offerte par la CT élimine la nécessité de retirer les appareils électroniques et/ou les liquides des bagages à main (normes réglementaires EDS CB C3).

Pour plus d'informations, veuillez contacter : france@smithsdetection.com

www.smithsdetection.com

SÉCURITÉ

Trois grands dossiers ont mobilisé l'UAF & FA durant l'année 2021. Tout d'abord la mise en œuvre concrète des règlements de l'AESA, avec notamment la mise en place du *Global reporting format* (GRF) au cours de l'été ou encore de l'*Apron management system* (AMS). Puis, la finalisation des travaux liés à la refonte de la réglementation nationale SSLIA qui devraient déboucher d'ici à 2023 sur la publication de nouveaux textes réglementaires. Enfin la poursuite de la crise sanitaire a imposé un suivi particulier des règles de sécurité sanitaire mises en œuvre sur les plateformes aéroportuaires.

Application des règlements AESA

La mise en œuvre des règles de l'AESA est restée une problématique constante pour l'UAF & FA ces derniers mois. Plusieurs mesures restaient en cours de déploiement et d'autres sont venues s'ajouter, comme cela a été le cas avec le corpus publié en décembre 2020 (Règlement 2118/2020) et mars 2021 (AMC/GM) constituant la plus importante évolution réglementaire depuis la fin du processus de certification des aéroports de 2017. Dans ce contexte, afin d'aider les exploitants d'aéroports, des travaux ont été menés par la DGAC avec le soutien de l'UAF & FA sur la production de guides co-signés.

Les guides produits par l'UAF & FA et les analyses d'un cabinet extérieur ont été diffusés à tous les aéroports soumis au GRF

Le balisage lumineux

Le guide technique publié par le Service technique de l'aviation civile (STAC) avec le groupe de travail « balisage » de l'UAF & FA, est ainsi disponible pour tous les aéroports depuis février 2021. Ce document, très complet, vise à communiquer sur les méthodes et les bonnes pratiques d'installation des divers équipements d'aide visuelle sur les plateformes aéroportuaires. Ce guide traite également des travaux nécessaires à l'installation de ces équipements à laide de multiples scénarios et photos.

Le Runway Safety

Les commissions-métier Système de gestion de la sécurité (SGS) et sécurité de l'UAF & FA, restent pleinement impliquées sur des points particuliers d'application du règlement *Runway Safety*. Les travaux portent sur la conformité des temps de réponse des Services de secours et de lutte contre les incendies (SSLI) et sur les exigences relatives aux autorisations de concurrence côté piste. Cette méthode de travail conjointe UAF/DSAC a permis d'homogénéiser les pratiques au niveau national et de faciliter les échanges locaux avec les DSAC locaux.

Le plan d'urgence aéroport

De même, le guide de la DSAC réalisé avec l'UAF & FA intitulé « Exercices de mise en œuvre du plan d'urgence », présente de manière concrète les prérequis du plan d'urgence en proposant des pistes d'actions pour leur planification, leur organisation et leur réalisation dans les délais impartis par la réglementation. Ce guide établit aussi des dispositions communes, validées par les ministères de l'Intérieur et des Transports, ayant vocation à être mises en œuvre par les exploitants d'aéroports. Le travail collaboratif mené avec la DSAC et le ministère de l'Intérieur a conduit à la rédaction d'une circulaire interministérielle relative au plan d'urgence, transmise à l'ensemble des préfets⁽¹⁾.

Le Global reporting format (GRF)

Le *Global reporting format* (GRF), entré en application le 12 août 2021 en Europe, est une évolution majeure pour les exploitants d'aéroports. Cette réforme, suivie de près par l'UAF & FA depuis 2016, a permis d'accompagner les changements pour les 136 aéroports concernés, y compris pour les PTOM (pays et territoires d'outre-mer).

Les guides produits début 2021⁽²⁾ par l'UAF & FA et l'analyse sur les changements réglementaires réalisées par le cabinet *Imre to Hy* à la demande de l'UAF & FA ont été diffusés aux exploitants d'aéroports soumis au GRF. Les guides ont été réalisés avec un groupe d'aéroports AFIS volontaires. Dans le cadre de la mise en œuvre du GRF, l'UAF & FA se félicite également de la collaboration avec la DSNA qui a conduit à la réalisation d'un portail commun à tous les aéroports (com@DSNA), destiné à remonter les *Runway condition code* (RCC) au Service d'information aéronautique (SIA) et au service de contrôle (ATC).

Pour les services d'information de vol (AIS), le manuel de phraseologie produit par l'UAF & FA en 2019 est en cours de modification afin d'y intégrer les expressions conventionnelles propres au GRF. Dans l'attente du texte réglementaire, l'UAF & FA a produit une note vérifiée par la DSAC⁽¹⁾ à l'intention de ses adhérents.

L'Apron management system (AMS)

Attendu depuis plusieurs années, l'ensemble des règles relatives au gestionnaire d'air de trafic (AMS) a été publié en 2020. Ces règles seront applicables à compter du 20 mars 2022. Elles viennent compléter le règlement 139/2014 relatif à la certification.

L'enjeu de ces textes, applicables à tous les exploitants d'aéroports certifiés, même sans prestataire AMS déclaré, est d'établir un partage clair des responsabilités

entre les exploitants d'aéroport et la DSNA (qui n'a pas émis le souhait de devenir prestataire AMS sur les aéroports où elle est présente).

L'UAF & FA a engagé en 2021 avec la DSNA des travaux d'analyse des textes. Une première étape a donc consisté à valider une lecture commune des règles, à l'occasion de multiples échanges et réunions. Il n'a pas été identifié à ce jour de points bloquants ou de divergences entre les exploitants d'aéroport et l'administration sur l'application du règlement. Néanmoins, un important travail de formalisation reste à faire entre l'UAF & FA et la DSAC afin de rédiger des moyens à termatifs nationaux de conformité (Trois AMOCs ont été identifiés).

Il y a également nécessité de mettre à jour les protocoles entre les exploitants et la DSNA. Pour cela, il a été convenu de travailler de conserve sur un modèle national de protocole.

Refonte de la réglementation nationale SSLIA

Ce chantier, initié lors des Assises du transport aérien de 2018 et mené par la DSAC avec l'UAF & FA, des exploitants d'aéroport, des responsables SSLIA et le ministère de l'Intérieur, a trouvé un premier aboutissement avec la présentation en juillet 2021 des travaux et des orientations issus du groupe de travail. L'étape la plus importante visant à proposer des orientations de réforme dans la perspective de la rédaction des textes réglementaires nécessaires est aujourd'hui achevée.

Après 17 réunions de travail, un rapport de synthèse des propositions et de premières esquisses d'étude d'im-

pact ont été diffusés auprès des aéroports. Le 7 juillet 2021, un webinaire de présentation de la réforme organisée conjointement par l'UAF & FA et la DSAC a réuni plus de 70 exploitants d'aéroport.

La DSAC travaille depuis l'été à une étude d'impact détaillée des mesures envisagées. Le calendrier de préparation des textes réglementaires prévoit la présentation des projets de texte d'ici la fin 2021, la consultation des exploitants aéroportuaires sur les projets de texte courant 2022 et une entrée en application des nouveaux textes au mieux en 2023.

Les orientations de réforme de la réglementation nationale SSLIA issues des travaux du GT DGAC/ UAF & FA ont été présentées en juillet

CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE FIN DE PROJET



(1) L'approbation des modifications du 17 août 2020 relative aux règlements d'organisation des aéroports est planifiée pour les prochains mois. (2) L'ordonnance n° 2019-1045 du 10 septembre 2019 relative à la certification des aéroports. (3) Principes de phraseologie (PFS) - MSA en vigueur au GRF (FAI 2021).

SÉCURITÉ

Crise sanitaire et sécurité

Permettre la continuité d'activité et de service sur les aéroports a été le maître mot des exploitants pendant toute la crise sanitaire. En dépit des différents confinements et des contraintes de déplacements pour les personnes et des sociétés exploitantes, les aéroports ont néanmoins su accueillir un très grand nombre de vols de rapatriement de vols sanitaires et de fret.

Dès le mois de mai 2020, l'ACSA a communiqué sur les mesures sanitaires à mettre en place dans le transport aérien avec le protocole de sécurité sanitaire de l'aviation produit en collaboration avec l'ECDC (European center for disease prevention and control). En décembre 2020, l'ACSA a de nouveau communiqué avec deux guides : un guide relatif aux dispositions à prendre afin d'assurer le transport des vaccins Covid-19 et un guide complémentaire au protocole ACSA/ECDC, paru le 2 décembre 2020. L'ensemble de ces documents et communications ont

été mis à la disposition des aéroports membres de l'UAF & FA sur le site internet de l'organisation. La reprise des opérations aéroportuaires, dès le mois de janvier 2021, a aussi fait partie d'un suivi particulier, notamment avec la mise à jour du bulletin d'information SIB (Service information bulletin de l'ACSA), relatif au redémarrage progressif des opérations d'aéroport après une fermeture complète ou partielle (suivi des SIB 2020-10, SIB 2020-13).

Au printemps 2021, une communication a été assurée par l'UAF & FA sur les événements de promotion de la sécurité préparés par l'ACSA (Ramping up aerodrome operations & managing skills and knowledge, webinaire du 22 juin 2021) et à DSAC (Webinaire DSAC sur l'évolution des risques générés par la crise de la Covid-19, le 7 juillet 2021).



LA PAROLE À

SÉVERINE KRETZSCHMAR

PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION-MÉTIER UAF & FA SGS/CM

Quelles sont les sujets abordés par la commission SGS/CM ?

La commission SGS (Système de gestion de la sécurité) et CM (Compliance monitoring) vise à trouver des solutions communes et favoriser les échanges de bonnes pratiques des aéroports certifiés AESA. C'est un sujet vaste, et nous ne sommes pas trop de deux, avec mon vice-président Mathieu Massardier, pour l'animer. La réglementation devient de plus en plus complexe et évolue très souvent. Par ailleurs et trop fréquemment dans le passé, nous nous sommes aperçus qu'elle pouvait être interprétée différemment par les DSAC/IR (interrégionales). En conséquence, nous avons resserré les liens avec l'échelon central de la DSAC via l'UAF & FA, en participant à des sessions de travail communes, afin de

favoriser une vision plus homogène sur le territoire français.

Quelles ont été les travaux menés par la commission en 2021 ?

La commission SGS rencontre un succès certain, puisqu'elle réunit tous les deux mois plus d'une vingtaine de responsables SGS, qui se connaissent bien et ont plaisir à travailler ensemble. Entre 2020 et 2021, nous avons dû faire face à la publication tardive de la plus volumineuse mise à jour du règlement AESA 139/2014 et des textes associés. Et ce pour application immédiate. Cette mise à jour porte sur différents aspects de la sécurité en piste, et a donc des impacts forts sur les SGS des aéroports, mais aussi sur les entreprises travaillant avec nous, et sur les services de l'État. Un

premier travail d'analyse du texte a été mené par un prestataire extérieur grâce à l'UAF & FA. Le deuxième travail a consisté à échanger entre aéroports pour identifier les changements de pratiques et de procédures à mettre en œuvre.

Comment voyez-vous l'avenir ?

Pas simple, car la réglementation européenne en matière de sécurité évolue en permanence et notre métier devient un vrai métier de spécialiste des textes qui peut nous éloigner du terrain. Les responsabilités de l'exploitant d'aéroport en matière de sécurité aéronautique ne cessent de s'élargir, et l'enjeu de demain pour la Commission SGS/CM, c'est vraiment de soutenir l'UAF & FA dans ses négociations avec la DGAC pour défendre nos intérêts.

LE SYMPOSIUM ANNUEL DE LA DSAC DU JEUDI 3 DÉCEMBRE 2020
BATTERIES LITHIUM : ANTICIPER LE RISQUE DE FEU À BORD

Comme chaque année l'UAF & FA est un partenaire que la DSAC sollicite pour son symposium de décembre. En 2020, le symposium s'est tenu en visioconférence. Lors de ce symposium, l'UAF & FA a pu s'appuyer sur les expériences de sa commission-métier Sécurité, de certains exploitants d'aérodrome, ainsi que sur celles du SDIS du département de la Vienne, pour son expertise sur les feux dus au Lithium. Une présentation sur les risques soute et cargo vus par les exploitants d'aérodrome a été dispensée.

Risques soute et cargo : côté exploitants d'aérodromes

- Des équipements particuliers à transporter peuvent poser des problèmes:
Exemple : chaînes PMR élastiques (présent de la batterie avant la mise en soute)

Le risque de feu est à prendre en compte par les SSLIA

- Les alarmes de soute au poste ne sont pas fréquentes, mais demandent une levée de doute systématique.
- Si l'avion a quitté son poste de stationnement, qu'une alarme fumée soute apparaît, il sera combattu sur une aire sécurisée (par exemple une aire de dégivrage).

Une levée de doute sur une fumée ou un point chaud est une opération difficile (sans confinement en cabine, il faut du temps car il faut aller décharger les bagages ou les conteneurs).

Une intervention sur un feu de lithium est particulière (par exemple pour ce traitement du risque de dégagement d'acide fluorhydrique, ou du risque de projection d'élément cylindrique).

BATTERIES LITHIUM

INEO
UNE MARQUE DE EQUANS

AIRATIS
be-safe.com

Homologué par METEO France, AIRATIS vous permettra de rendre le service de STAP-PCL pour optimiser l'exploitation de votre plateforme

AIRATIS est un service automatisé de diffusion permettant d'envoyer en continu des informations essentielles aux pilotes telles que les données météorologiques, la mise en service des pistes et du balisage, l'approche disponible ainsi que toutes les informations importantes à diffuser en toute sécurité localement par radio et plus largement par le portail CLOUD associé. AIRATIS sécurise et facilite l'exploitation de votre tour de contrôle.

AIRATIS est le nouveau produit ATM d'INEO E&S pour les avions civils et les terrains AFIS. Il vient compléter la gamme de produits be-safe.com dédiés aux Tours de contrôle qui comprend : AIRtouch le système intégré de contrôle et de supervision de tous les équipements ATM de l'aéroport (énergie, balisage, réseaux...), AIRvoice la chaîne radio-téléphone FULL-R, AIRrecord l'enregistreur légal audio et vidéo.

Contactez nous :
sales.ineo-es@engie.com
Délegateur Produits :
www.be-safe.com

NAVIGATION AÉRIENNE

Dans un souci de meilleure efficacité économique et environnementale, l'UAF & FA avait lancé en 2019, à l'occasion des Rencontres des Aéroports Français et Francophones, la réflexion sur un « CDM aéroports régionaux » dont l'objectif est de rendre cet outil accessible à toutes les plateformes régionales. Les travaux se sont depuis lors poursuivis avec l'ensemble des parties intéressées. Ils ont débouché cette année sur un dispositif pilote proposé par Eurocontrol qu'il reste maintenant à expérimenter sur des plateformes volontaires.

Compte tenu des enjeux autour du déploiement des objectifs du ciel unique européen, plusieurs sujets sont suivis par l'UAF & FA, avec le soutien de l'ACI EUROPE.

CDM aéroports régionaux

Au début de l'été 2021, l'agence européenne Eurocontrol s'est rapprochée de l'UAF & FA afin de solliciter sa participation à un groupe de travail dénommé CRCAIT (Connected regional and small airports task force), sur le thème de l'œuvre d'une solution CDM (Collaborative decision making) spécifiquement dédiée aux aéroports régionaux. Côté français, l'UAF & FA a initié la réflexion sur un « CDM aéroports régionaux » à l'occasion des Rencontres des Aéroports Français et Francophones de Biarritz en 2019 qui s'est poursuivie depuis, en lien avec la DGAC, l'ACI EUROPE et Eurocontrol. Le groupe de travail CRCAIT s'inscrit dans le cadre plus global de l'ACT (Airport operation team).

L'UAF & FA travaille dans ce groupe avec l'assistance technique de l'ACI EUROPE.

Ce groupe vise à :

Identifier et définir l'ensemble des données devant être échangées entre les aéroports régionaux et le NM (Network Manager - le gestionnaire de réseau), ainsi que toutes les procédures et processus associés

Convenir d'un processus de séquençage pour le déploiement de ces échanges de message sur les aéroports

Définir le rôle de l'industrie et les exigences d'interface pour normaliser la connexion aéroport / industrie avec le gestionnaire de réseau

En octobre 2021, le groupe de travail CRCAIT a été officiellement présenté au cours de la réunion annuelle de l'ACT. Son programme de travail devrait s'inscrire dans les trois prochaines années.

L'année 2022 devrait voir se réaliser des tests sur des aéroports volontaires des îles grecques, puis les aéroports français seront intégrés lors d'une 2^e étape d'expérimentation prévue à la fin de cette année là.

Évaluateurs AFIS

A ce jour, huit évaluateurs AFIS, mandatés par la DSAC, couvrent l'ensemble du territoire métropolitain. Ces agents AFIS, recrutés pour leur expérience, sont agréés par la DSAC afin de valider le cursus de formation de tout nouveau agent AFIS sur un aéroport.

Ce transfert de mission a été mis en place en 2016, afin de suppléer la disjonction des contrôleurs volontaires de la DSNA qui assuraient cette fonction, jusqu'alors.

Après cinq années de fonctionnement, il s'est avéré souhaitable, d'une part, de mieux encadrer les modalités

d'intervention des évaluateurs agréés et, d'autre part, de produire un guide d'information à l'attention des exploitants désireux de qualifier des agents AFIS sur leur aéroport.

Pour cela, l'UAF & FA a proposé à la communauté des directeurs ou responsables d'exploitation d'aéroports employant des évaluateurs AFIS, de participer à un groupe de travail permettant de produire ce guide. Ce guide a été finalisé à l'automne et a été envoyé à tous les aéroports pourvus d'un service d'information de vol.

L'UAF & FA participe activement au groupe de travail mis en place par Eurocontrol en vue du déploiement d'un CDM spécifique aux aéroports régionaux



LA PAROLE À

NICOLAS PAULISSEN
DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL DE L'UAF & FA

PARTENARIAT UAF & FA / ENAC, DEUX ANS APRÈS...

Concrètement, après deux années, quels sont les fruits de ce partenariat ?

Ce partenariat, formalisé lors de notre congrès 2019, a déjà permis de mieux nous connaître, d'échanger des informations et des données précieuses pour nos activités respectives.

L'UAF & FA relate à tous ses membres les informations sur les cycles de formation continue offerts par l'ENAC à l'intention des exploitants aéroportuaires, ainsi que sur l'uni-

versité du transport aérien (UTA) organisée chaque année par l'ENAC et qui s'adresse à tous les dirigeants actuels ou futurs du transport aérien.

Ce partenariat a également débouché sur la mise à disposition des exploitants d'aérodrome d'un module de formation à distance, en langue française, sur le GRF (*Global Reporting Format*), ou encore, sur la création d'une formation spécifique à l'utilisation du système IRMA pour la visualisation radar par les agents AFIS. Des productions spécifiques à l'intention

des exploitants aéroportuaires sont également nés de ce partenariat. En 2020, un manuel d'aérodrome type pour les aéroports d'aviation générale et d'affaires exemptés de certification européenne a été produit avec l'aide d'étudiants de l'ENAC. En 2021, un groupe d'étudiants de 2^e année du cursus Ingénieur a travaillé en lien avec l'UAF & FA à la rédaction d'un manuel relatif au stockage d'aéronef sur une plateforme aéroportuaire.

Utilisation de l'imagerie radar pour les services AFIS

L'UAF & FA avait relayé auprès de la DGAC, en janvier 2017, une demande de certains de ses aéroports d'aviation générale et d'affaires pour que soit rendue possible l'utilisation de l'imagerie radar par les personnels AFIS. Un état des lieux avait alors été effectué par la DSNA afin d'évaluer la faisabilité de l'accès des agents AFIS à l'outil IRMA utilisé par les contrôleurs aériens.

La requête de l'UAF & FA précisait les gains en termes de sécurité apportés par un tel élargissement de l'outil aux agents AFIS. La FAA (*Federal Aviation Administration*) américaine et le BEA (*Bureau enquête accident*) français, préconisent tous deux cette utilisation dès lors que cela est possible.

Ce dossier a favorablement évolué depuis 2017 avec, désormais, la possibilité pour des agents AFIS spécifiquement formés d'utiliser l'outil IRMA sur les plateformes où existe la mise en place d'une offre de formation par l'ENAC destinée aux agents utilisateurs et la publication par la DSNA d'un guide sur l'utilisation de l'outil réparti spécifiquement à leur intention.

Restent posées pour l'UAF & FA la question de la pérennisation à terme de l'outil IRMA sur les plateformes aéroportuaires ainsi que la problématique du coût d'utilisation de l'outil⁽¹⁾ pour les aérodromes qui n'en disposent pas encore.

Les agents AFIS spécifiquement formés ont désormais la possibilité d'utiliser l'outil IRMA

(1) Guide d'implémentation d'un système de visualisation radar à destination des agents AFIS (version 1), daté du 28 février 2021.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

L'urgence climatique impose l'accélération de la transition énergétique des aéroports ainsi que l'adaptation des infrastructures aéroportuaires à l'avion décarboné de demain. Les nouvelles réglementations européennes posent de nouveaux objectifs de décarbonation pour les aéroports européens. La décennie 2020-2030 est cruciale en matière de lutte contre le changement climatique. L'UAF & FA a ainsi fait de la décarbonation des aéroports et de la préservation de la biodiversité une priorité de son action environnementale pour les années à venir.

La lutte contre le changement climatique : une priorité

2021 a été une année importante pour le transport aérien européen qui a présenté « Destination 2050 », une trajectoire de décarbonation de l'aviation

La crise climatique nécessite une réponse transsectorielle urgente à l'échelle mondiale. Le changement climatique est devenu une priorité de la politique européenne depuis quelques années, en particulier depuis les engagements pris par l'Union européenne au titre de l'Accord de Paris. Le Pacte vert européen est l'objectif n°1 de la Commission européenne, qui veut faire de l'Europe le premier continent à atteindre la neutralité carbone.

En 2021, la Commission européenne a introduit un nouvel objectif climatique pour 2030 : le -55 % d'émissions nettes de gaz à effet de serre (GES) par rapport à 1990. Afin d'aligner les politiques de l'Union européenne sur cet objectif, la Commission a publié en juillet 2021 un important paquet législatif, « Fit for 55 ». Ce paquet législatif comprend plusieurs mesures relatives aux aéroports et à l'aviation : le développement d'une filière européenne de carburants aéronautiques durables (REFUEL-EU), la révision du système européen d'échanges de quotas d'émission (EU-ETS), la révision de la directive sur la taxation de l'énergie (DTD) et du règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFRI).

Dans ce cadre, 2021 a été une année importante pour le transport aérien européen, qui a présenté en février un rapport intitulé « Destination 2050 ». Il s'agit d'une réflexion majeure sur les scénarios de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation. Le document propose une trajectoire pour la décarbonation du transport aérien en Europe d'ici à 2050. Cette feuille de route est fondée sur le panier de mesures de l'OAC : l'amélioration de la performance environnementale des avions grâce aux progrès technologiques, l'optimisation des procédures de vol et des infrastructures concourant à réduire la consommation de carburant, le développement des carburants aéronautiques durables (SAF) et les mesures économiques visant à recourir à la sobriété énergétique.

De surcôté, les acteurs français du transport aérien, dont l'UAF & FA, travaillent ensemble à l'élaboration d'une feuille de route française pour l'aviation bas carbone de demain. Celle-ci comporte plusieurs aspects comme le développement accéléré d'une filière dédiée à la production de carburants aéronautiques durables en France.

ZOOM

LE LABEL AÉROBIO

Les aéroports sont composés de vastes espaces verts. Ces surfaces peuvent constituer des espaces d'accueil pour certaines espèces de plantes et d'animaux. La gestion des espaces verts aéroportuaires se transforme pour désormais intégrer la dimension de préservation des espèces. Dans ce contexte, l'association Aéro Biodiversité a pour objectif de sensibiliser les aéroports et les aérodromes aux enjeux de la biodiversité. L'association vise aussi à valoriser la biodiversité en proposant des méthodes de gestion des espaces verts adaptées aux contraintes de sécurité aérienne et aux habitats naturels présents. L'UAF & FA est membre d'Aéro Biodiversité depuis le 1^{er} janvier 2020.

L'association, qui a connu des évolutions importantes ces deux dernières années, a lancé en 2021 un label afin de valoriser les engagements des aéroports partenaires.

La démarche, unique en son genre, repose sur des protocoles de science participative, validés par un comité scientifique issu du Muséum national d'histoire naturelle (MNHN).

Le label, intitulé « Aérobio », couvre quatre enjeux principaux :

LA BIODIVERSITÉ	LA COMMUNICATION
L'INVESTISSEMENT DU PERSONNEL	L'ANCRAGE TERRITORIAL

Aérobio comportera trois niveaux selon le degré d'engagement des aéroports autour de ces axes de travail, le niveau 3 étant le plus exigeant. Le label sera attribué pour une période de trois ans. Il a été décerné pour la première fois en novembre 2021 aux aéroports de Perpignan, de Tarbes-Lourdes et de Paris-Orly.

DOSSIER

LES 7 CHANTIERS DE DÉCARBONATION DES AÉROPORTS

La question de la décarbonation du transport aérien fait aujourd'hui l'objet d'une attention accrue. Le transport aérien doit prendre toute sa part dans la lutte contre le changement climatique.

Dans ce cadre, l'UAF & FA a identifié les grands chantiers de décarbonation que doivent conduire les exploitants aéroportuaires dans les années à venir. Mener à bien ces grands chantiers est essentiel, non seulement pour réduire les émissions de carbone issues de l'exploitation aéroportuaire, mais aussi, pour préparer les infrastructures aéroportuaires à accueillir l'avion décarboné de demain.

LES 7 PRINCIPAUX CHANTIERS

1 — La production et le stockage d'énergies renouvelables sur site

1.1 Électricité

Il est incontournable de mettre en œuvre une production massive d'énergies renouvelables sur site, particulièrement l'énergie solaire, la plus compatible avec l'infrastructure aéroportuaire. Cette démarche exigera également la mise en place de systèmes de stockage pour toute énergie produite sur la plateforme aéroportuaire.

1.2 Gaz

Pour atteindre le zéro émission nette de CO₂, il faut éradiquer l'utilisation des chaudières à gaz ou, à minima, les alimenter en biogaz. Idéalement, les solutions géothermiques sont à privilégier ou bien la substitution des chaudières par des thermo-frigo-pompes alimentées en énergie verte.

1.3 Hydrogène

Il est essentiel que les aéroports français soient en mesure d'intégrer la filière hydrogène en cours de développement. Cette technologie peut permettre aux aéroports de mettre en place un écosystème hydrogène capable de répondre à la fois aux besoins énergétiques de l'exploitation aéroportuaire, des avions et de la desserte terrestre de la plateforme.

2 — Les mesures d'efficacité énergétique

Les initiatives d'efficacité énergétique sont à privilégier à court terme, car elles permettent de réduire à la fois les coûts et les émissions de carbone. Ceci pourrait inclure le remplacement des systèmes d'éclairage et de ventilation en fin de vie utile par des technologies à très faible consommation d'énergie. Il est également important de prendre en compte les travaux de rénovation thermique, qui nécessitent des investissements coûteux dans la modernisation des infrastructures des bâtiments.

3 — La décarbonation des véhicules et des engins de piste

Il faut viser le remplacement rapide des véhicules légers à motorisation thermique par des véhicules entièrement électriques, hybrides ou à piles à hydrogène, ainsi que la transition des véhicules lourds vers les biocarburants et, le cas échéant, vers des modèles électriques, à bioGNV ou à hydrogène. L'installation d'une infrastructure d'approvisionnement en bioGNV et en hydrogène, est également nécessaire pour décarboner le parc automobile aéroportuaire.

4 — L'électrification des tarmacs

Les aéronefs et les transports terrestres des passagers à destination et en provenance de l'aéroport sont les principales sources des émissions de CO₂ sur une plateforme aéroportuaire. Les aéroports cherchent ainsi à aider les compagnies aériennes à réduire leurs consommations de kérosène liées à l'utilisation des APU. Les moyens de substitution aux APU existent mais nécessitent des aéroports des investissements importants, notamment dans le cas des postes au large. Dans ce cadre, le déploiement des moyens de substitution aux APU comme le 400 Hz et les bornes de recharge électrique, implique des travaux et des coûts importants de modernisation du réseau électrique de l'aéroport.

5 — La décarbonation des accès terrestres

La décarbonation des accès terrestres aux plateformes aéroportuaires nécessitera également l'installation de bornes de recharge électrique (à l'usage des passagers, des taxis, des véhicules de location, des salariés de l'aéroport, etc.) qui rendra d'autant plus nécessaire les travaux de modernisation du réseau électrique de la plateforme. Il conviendra également en matière de dé-

carbonation des accès terrestres de favoriser le développement de la desserte ferroviaire des plateformes.

6 — Les technologies à émissions négatives

Pour atteindre l'objectif zéro émission nette de carbone, les aéroports devront possiblement déployer des technologies d'émissions négatives. Ces techniques sont fondées sur la nature (puits carbone, par exemple) ou sur la capture et le stockage des émissions de carbone, et sont associées à d'autres mesures d'élimination du carbone résiduel. Diverses technologies d'élimination du carbone de l'atmosphère existent, la plupart d'entre elles étant encore aux premiers stades de développement.

7 — La préparation des aéroports à l'avion décarboné de demain

Il est essentiel de financer et de lancer dès aujourd'hui des études prospectives pour définir la composition du mix énergétique nécessaire à l'avion décarboné. Une vision précise de ce mix énergétique est essentielle pour analyser son impact sur les infrastructures aéroportuaires. Les résultats de ces études permettront également aux aéroports de prévoir les investissements nécessaires à la modernisation de l'infrastructure.

La mise en œuvre des démarches de décarbonation des aéroports requiert des actions rapides et concrètes de la part des exploitants aéroportuaires. Pour ce faire, les aéroports devront investir massivement dans les années à venir. À ce titre, l'UAF & FA demande que le secteur aéroportuaire soit éligible aux différents plans de relance et de transition énergétique de l'économie française mis en place par l'État.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

La décarbonation des aéroports

Projet d'arrêté roulage N-1 moteurs

La DGAC a engagé une procédure de consultation sur le déploiement des procédures de décollage au sol des aéronefs avec un ou plusieurs moteurs éteints. Cette pratique est en ligne avec la politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques sur les plateformes aéroportuaires. L'UAF & FA a émis une réponse avec l'ensemble des exploitants impactés par ce projet réglementaire. La procédure de roulage avec des moteurs éteints est soutenue par les aéroports et déjà régulièrement appliquée par certaines compagnies aériennes.

La procédure de roulage avec des moteurs éteints est soutenue par les aéroports

Moyens de substitution aux APU

Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques provenant du transport aérien, les pouvoirs publics envisagent de limiter le temps d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU). À cet effet, la DGAC a lancé une consultation dans la perspective des modifications réglementaires à venir. Les plateformes concernées par le projet réglementaire ont accordé leur réponse à la DGAC.



LA PAROLE À

SYLVIE VIEUXLOUP

PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION-MÉTIER UAF & FA DÉVELOPPEMENT DURABLE

Quel a été l'impact de la crise sanitaire de la Covid-19 sur les efforts de développement durable des aéroports ?

La crise sanitaire a très fortement impacté le monde aéroportuaire, avec une chute importante du trafic et une réduction du personnel en présentiel. Cette crise a également mis en avant plusieurs urgences :

- celle de nous projeter vers une sortie de crise et d'envisager un « après » ;
- mais également et surtout celle de corriger nos engagements environnementaux et nos stratégies de développement à une autre crise d'envergure, celle du climat.

Ainsi, la décarbonation et l'inscription des aéroports sur une trajectoire de net zéro émission sont devenues des challenges majeurs du transport aérien. Les perspectives technologiques qui en découlent se révèlent variées, inattendues, innovantes et motivantes !

Face à ce constat, les aéroports ont su s'adapter et ont poursuivi leurs travaux visant à réduire toujours plus concrètement leurs consommations d'énergie et leurs émissions de CO₂. C'est d'ailleurs dans ce contexte, que plus de 70 aéroports se sont engagés dans la démarche *Airport Carbon Accreditation* grâce au programme EASEE.

Quels sont les principaux objectifs des aéroports en matière de développement durable aujourd'hui ?

Aujourd'hui nous avons trois enjeux stratégiques en matière de développement durable :

Tout d'abord, comme expliqué précédemment, la réduction des GES et donc la décarbonation des opérations aéroportuaires et l'adaptation des infrastructures à l'accueil des avions de demain (Hydrogène, SAF, ...). Ensuite la préservation de la biodiversité autour et sur les plateformes : ce sujet prend de plus en plus d'importance et offre des perspectives à fort enjeux environnementaux.

Enfin et toujours maintenir et préserver une relation respectueuse et collaborative avec les collectivités riveraines via la concertation et l'économie solidaire et circulaire.

Comment la commission développement durable s'organise-t-elle pour avancer sur les sujets de développement durable ?

La commission travaille aujourd'hui sur quatre axes thématiques : les émissions sonores, les émissions atmosphériques, les infrastructures aéroportuaires et la biodiversité.

En 2021, nous avons mis en place des groupes de travail pour chacune de ces quatre thématiques. Ces groupes de travail regroupent les visions de plusieurs aéroports sur un sujet donné, ce qui a permis à la Commission d'être plus agile et dynamique. La Commission donne certainement à l'UAF & FA la possibilité d'offrir à ses aéroports membres une vision riche et diversifiée des questions de développement durable.

ZOOM

LE PROGRAMME EASEE

En 2020, l'UAF & FA a lancé, en partenariat avec l'entreprise Eco CO₂, le programme EASEE (Engagement des aéroports pour la sobriété énergétique et l'environnement), financé dans le cadre du dispositif des Certificats d'économies d'énergie (CEE). Le programme EASEE fournit un accompagnement technique et financier personnalisé aux aéroports désireux de s'engager dans la démarche ACA (Airport carbon accreditation), mis en place par l'ACI EUROPE.

Le programme s'adresse à toutes les plateformes aéroportuaires qui ne sont pas certifiées ou qui sont certifiées ACA 1 ou ACA 2 et qui souhaitent passer au niveau supérieur. Les aéroports bénéficient ainsi d'un ensemble de prestations, accompagnements, conseils et outils, afin de mettre en place des actions de réduction de leur consommation énergétique :

- **Cofinancement d'un cabinet d'étude spécialisé pour identifier les actions à mettre en œuvre**
- **Accompagnement à l'ensemble du processus d'accréditation**
- **Mise à disposition et formation à un outil de mesure, proposant des indicateurs clés et la création de trajectoire de réduction des émissions de GES**

Le programme EASEE vise également à rapprocher les aéroports engagés au sein d'une communauté partageant les bonnes pratiques en matière de décarbonation. En 2021, l'UAF & FA a travaillé, d'une part, à faire participer les plateformes françaises au programme, et d'autre part, à accompagner les aéroports déjà engagés dans la mise en place de leurs stratégies de réduction de consommation énergétique.

Dans ce cadre, l'UAF & FA a organisé, avec Eco CO₂, cinq webinaires de formation pour les aéroports sur de nombreux sujets : la procédure de vérification et certification ACA, l'application du plan de rangement carbone et du plan des tiers, par exemple.

Fin 2021, près de 70 aéroports ont rejoint le programme EASEE et quatre ont reçu, dans ce cadre, une certification.



LA TASK FORCE ENVIRONNEMENT

Dans un contexte de polémique autour des nuisances environnementales du transport aérien, les acteurs de la filière aéronautique et du transport aérien ont décidé en 2019 de se mobiliser et d'unir leur force au sein d'une task force environnement. Cette task force, qui rassemble les trois grandes marques du secteur - Airbus, Air France et ADP - ainsi que les trois organisations professionnelles du secteur - GIFAS, FNAM et UAF & FA - a pour vocation d'être à la fois un lieu d'échanges, de réflexion et de concertation ainsi qu'un lieu de coordination et de production de position partagée. En 2021, dans la suite de la publication du rapport « Destination 2050 » des acteurs du transport aérien européen, la task force a produit la feuille de route du transport aérien français. Elle a également pris des positions communes sur les principaux sujets liés à la transition énergétique de l'aviation.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

Lutte contre les nuisances sonores

Données radar

L'UAF & FA travaille actuellement avec la DSNA à l'élaboration d'un protocole de traitement des données radar. Ce protocole est d'une grande importance pour sécuriser les données radar fournies aux aéroports, afin qu'ils puissent mettre en œuvre une vraie stratégie de gouvernance de l'information.

Dans cette perspective, l'UAF & FA a mené une consultation avec ses adhérents sur leurs besoins spécifiques en matière d'information radar. Les renseignements recueillis dans le cadre de cette consultation ont été communiqués à la DGAC en mai 2021.

L'UAF & FA souhaite que le protocole puisse renforcer la crédibilité des outils de visualisation des trajectoires auprès des riverains. Cette démarche doit renforcer également la capacité des exploitants aéroportuaires à répondre aux questionnements de ces mêmes riverains.

Refonte classification acoustique

La DGAC a consulté l'UAF & FA au sujet du projet de refonte de la classification acoustique des aéronefs. Cette classification a une grande importance car elle sert de support au calcul de la modulation des redevances d'atterrissage, d'une part, et de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), d'autre part.

La refonte des classes acoustiques des aéronefs est attendue par les gestionnaires d'aéroport. La classifica-

tion précédente, établie en 2004, ne tenait pas compte des dernières avancées technologiques des aéronefs dans le domaine acoustique. Cette refonte doit à nisi être exemplaire afin de renforcer la lutte contre les nuisances sonores. Elle doit, pour l'UAF & FA, reconnaître et promouvoir les progrès technologiques propres à la dernière génération d'avion.

Couvre-feu Nantes

L'atténuation des nuisances sonores occasionnées par le trafic aérien représente un enjeu majeur pour les riverains et, par conséquent, pour l'acceptabilité sociale du développement des aéroports. L'UAF & FA est particulièrement attachée à l'équilibre entre réduction des nuisances sonores et impératifs de développement économique et social des territoires. C'est dans cette perspective qu'elle a apporté en juillet sa contribution à la consultation publique sur le projet d'arrêt portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique.

L'UAF & FA n'est pas opposée en principe à une réglementation administrative comme le couvre-feu en cœur de nuit (0h-6h). Néanmoins, la question de l'atterrissage pendant la période du couvre-feu pour les aéronefs retardés des compagnies aériennes basées doit être prise en compte, ainsi que le risque d'extension de la période de couvre-feu au-delà du cœur de nuit. Le développement de la connectivité doit rester un objectif des territoires.

La classification acoustique des aéronefs doit reconnaître et promouvoir les progrès technologiques propres à la dernière génération d'avion

ZOOM

LE PROGRAMME AÉROPORTS ZÉRO-PHYTO

Dans le cadre du plan Ecophyto II+, des appels à projets nationaux sont lancés chaque année par l'Office français de la biodiversité (OFB) pour appuyer des projets en faveur de la réduction de l'utilisation des produits phytopharmaceutiques.

Dans le contexte de la récente interdiction de l'utilisation des produits phytosanitaires en France applicable à compter du 1^{er} juillet 2022, l'UAF & FA a déposé un projet soutenu par ses aéroports membres, dont ADP. Le projet a pour but d'accompagner les aéroports dans la mise en place d'un plan zéro phyto et de pérenniser cette approche sur les plateformes.

Les aéroports ont des infrastructures particulières : surfaces importantes à gérer, contraintes d'accessibilité du fait des règles de sûreté et de servitude aéronautiques, contraintes de gestion du risque animalier pour la sécurité aéronautique, gestion de la faune et de la flore afin de réduire le risque de collisions avec les aéronefs.

Le projet identifiera les bonnes pratiques à mettre en œuvre pour adopter et ancrer en milieu aéroportuaire la démarche zéro phyto. L'initiative a également pour objectif de développer et de diffuser des outils techniques et décisionnels pour supprimer certaines contraintes techniques et économiques.

CHECK IN OK ?

HTDS
Hi-Tech Detection Systems

LE RÉFLEXE SÛRETÉ
Optez pour des solutions d'inspection efficaces !

Solutions check point & désinfection

Solutions d'inspection cargo

Solutions NRB/Ce

HTDS vous propose des solutions dissuasives, fiables et économiques pour limiter vos risques

Société HTDS - info@htds.fr - www.htds.fr - Tel : +33 (0) 64 86 28 28

INGENIERIE

INTEGRATION STANDARD 3

POSTE INSPECTION FILTRAGE

TG concept

What else ?

Qu'ils soient de soute ou de cabines, nous vous accompagnons dans tous vos projets bagages.

COMMUNICATION

L'UAF & FA s'est lancée sur les réseaux sociaux à l'automne 2020. Elle a, durant l'année 2021, consolidé et élargi sa présence sur Twitter et sur LinkedIn pour continuer à porter la voix des aéroports français dans ces espaces d'expression et de débat. Avec 4 axes principaux de communication : le développement durable, l'innovation, la défense du réseau aéroportuaire français et les métiers.

L'UAF & FA sur les réseaux sociaux

Après plus d'un an de présence sur les réseaux sociaux LinkedIn et Twitter, l'UAF & FA a pu augmenter sa présence médiatique auprès des décideurs, de ses membres et de la communauté du transport aérien.

in
plus de
2 000
abonnés

plus de
400
abonnés

Avec en moyenne trois posts et tweets par semaine, l'UAF & FA s'est positionnée activement dans le champ de la communication positive et pédagogique sur les aéroports en particulier et plus généralement sur le transport aérien, notamment sur le thème du développement durable (« La Saviez-vous ? ») avec des faits et des chiffres sur l'impact réel du transport aérien, le bruit, le tourisme, l'emploi, etc.).



De nombreux posts ont été consacrés au programme EASEE

L'UAF & FA s'est aussi fait le relais des communications de l'ACI EUROPE (campagne « Destination 2050 », communications sur la crise ou l'après crise, trafic, etc.), de l'ACA, d'Aéro Biodiversité ou encore de la DGAC.

De nombreux posts ont été consacrés au programme EASEE, pour féliciter les aéroports entrés dans le programme ou au sujet des webinaires organisés par EcoCO2.

Les métiers aéroportuaires, permettant de montrer que les aéroports sont aussi - et surtout - des femmes et des hommes qui y travaillent, font l'objet de posts réguliers et toujours appréciés par la communauté.

Les communiqués de presse de l'UAF & FA, les chiffres du trafic des aéroports français, les publications ou les prises de parole de l'UAF & FA sur les difficultés rencontrées par les aéroports durant la crise, ont également été largement relayés sur les réseaux sociaux.

Enfin, le mois de mars 2021 a été consacré à la diffusion des arguments de l'UAF & FA contre les trois articles de la loi « Climat et Résilience » portant préjudice aux aéroports. Chiffres et arguments ont jailli sur les réseaux, contribuant ainsi à alerter les décideurs avant la promulgation de la loi.

Une campagne de communication UAF & FA sur le développement durable a été diffusée du 25 octobre au 12 novembre 2021 à l'occasion de la COP26. Le scénario autour de la gestion de l'eau, de l'énergie, des déchets, de la biodiversité et de l'air sur les plateformes aéroportuaires. Validée par la Commission-métier communication, cette campagne offre l'occasion aux aéroports de valoriser leurs actions relayant, cette campagne sur tout ou partie des thèmes retenus. Toutes ces actions ont ensuite été compilées et mises en avant dans une vidéo sponsorisée sur LinkedIn et Twitter pour une meilleure visibilité.

Les événements

Le Congrès 2020 en visioconférence

25 novembre 2020

En raison de la crise sanitaire, le Congrès 2020 a été transformé en un événement virtuel de deux heures, sponsorisé par SECURITAS. À l'ordre du jour, le discours de Thomas JIJN, président de l'UAF & FA, qui portait sur le thème « Réussir la saison aéronautique printemps/été 2021 » et le rapport moral de Nicolas PAULISSEN, Délégué général de l'UAF & FA. Raphaël CRINER, adjoint à la

sous-directrice des aéroports DGAC/DITA, qui était l'invité de cette session, s'est exprimé ensuite sur le financement des missions régionales 2020 et 2021. La question du développement durable a fait l'objet d'une attention particulière autour de trois points : point d'étape sur le programme EASEE, la réforme du programme ACA et la préservation de la biodiversité.

Conférence de presse en visioconférence

16 mars 2021

À cette occasion, l'UAF & FA a présenté les résultats de son enquête statistique portant sur le trafic 2020 et présenté un focus sur la connectivité en France et en Europe en 2019 et l'impact de la Covid-19 sur cette connectivité en

2020. L'UAF & FA a également profité de l'événement pour évoquer les mesures relatives au transport aérien prévues dans le projet de loi « Climat et Résilience » ainsi que les besoins nécessaires à la sortie de crise du secteur.

Report des 2^e Rencontres des Aéroports Français & Francophones de Marseille

2022

Les Rencontres de 2020 qui avaient été reportées en 2021 ont été reportées une nouvelle fois, toujours à Marseille, mais en 2022 du 29 juin au 1^{er} juillet. Un bel événement convivial et de nombreux sujets attendent les aéroports et leurs partenaires. Les sponsors comme les

exposants ont d'ores et déjà répondu à l'appel de ces Rencontres qui porteront plus que jamais bien leur nom. Les congressistes devraient être nombreux à la veille de l'été 2022. Les inscriptions seront envoyées par mail quand elles seront ouvertes.

Pour tout savoir sur les Rencontres : <https://www.rencontresaeroportsmarseille2022.aeroport.fr/>



Présentation de l'un des cinq visuels de la campagne UAF & FA sur les réseaux sociaux visant à valoriser les actions des aéroports français en matière de développement durable autour de 5 thèmes : l'énergie, l'eau, l'air, le tri des déchets et la biodiversité.

COMMUNICATION

NOUVELLES RECRUES

BIENVENUE AUX NOUVEAUX COLLABORATEURS DE L'UAF & FA !



Mounia M'SELLEK

*Assistante
de direction*

Avec une expérience professionnelle de 23 ans en assistantat de direction, Mounia M'SELLEK est arrivée à l'UAF & FA le 3 juin 2021, en remplacement de Joëlle CADIOU partie à la retraite. Après avoir passé 12 années en tant qu'assistante de direction dans un cabinet de conseil de plus de 600 salariés - dont 6 ans en tant qu'assistante du président du cabinet, elle a été pendant 6 ans l'assistante du directeur général et du président du Conseil supérieur d'un Ordre professionnel. Elle a ensuite exercé dans divers domaines, de la start-up à l'industrie en passant par le micro-entrepreneuriat.



Rafael COSTA

*Responsable
Développement durable*

Rafael Costa a rejoint l'UAF & FA en avril 2021. Il est en charge des dossiers liés à l'environnement et à la transition énergétique des aéroports. Avec un parcours académique de relations internationales et un Master en développement durable et responsabilité des organisations à l'Université Paris Dauphine-PSL, Rafael a initié son parcours professionnel dans la recherche sur le développement international. Avant de rejoindre l'UAF & FA, il a été chef de projet développement durable et ESG chez Embraer.



Karyne LAUHON

*Chargée de communication digital /
web / réseaux sociaux (alternante)*

Avec une expérience professionnelle de deux ans dans le milieu de la communication et du marketing digital, Karyne LAUHON est arrivée à l'UAF & FA le 1^{er} octobre 2021, dans le but de valider son Master 2 : Manager de la communication et stratégie digitale - UX management et stratégie de l'innovation. Après avoir été diplômée de « Stylistrie-Modélisme » en 2012 et avoir travaillé pendant six ans en tant qu'assistante styliste et styliste-illustratrice freelance, elle décide de faire une reconversion professionnelle. En 2020, elle intègre l'école de commerce Sup de Pub où elle obtient un Master 1 « Responsable Communication et publicité - marketing digital et médias sociaux », en alternance dans une grande école en tant que chargée de marketing digital et administrative taxe d'apprentissage au service des Relations Entreprises.

ZOOM

NOUVEAU SITE INTRANET ESPACE COMMISSION MÉTIER « ECM »

Suite à la fusion avec AFACIL, l'UAF & FA avait conservé et fait évoluer le site intranet Alfanet qui existait depuis de nombreuses années. Obsolète, ce site a été abandonné à l'été 2021 et un nouveau site plus performant et plus ergonomique l'a remplacé. Cet espace a vocation à permettre aux membres des commissions de travailler avec un outil facilitant leurs échanges grâce à la possibilité qui est donnée de créer des réunions, de poster des articles

par commission, avec tous types de supports et des documents partagés pour que les personnes qui y ont accès puissent les faire évoluer. Ce site a également vocation à être un lieu de partage entre aéroports français et francophones, entre communauté aéroportuaire et partenaires de cette communauté. Les partenaires de l'UAF & FA pourront également partager offres d'emplois et communiqués de presse.

ÉTUDES ET PUBLICATIONS



» **Statistiques de trafic 2020**



» Traduction de la nouvelle brochure ACA en français : **« La réponse au changement climatique »**



» **Guide stockage actif d'aéronefs sur un aéroport**
Ce guide a été réalisé en octobre 2021 à l'intention des exploitants d'aéroport afin de les aider à gérer et optimiser ce nouveau service qui a été mis en place dans l'urgence pendant la crise sanitaire de la Covid-19.

COMMISSIONS MÉTIER DE L'UAF & FA

ACCÈS ET STATIONNEMENT Président MATTHIAS FOURNIER	INFORMATIQUE ET INNOVATION Président THOMAS FERCOY	SÉCURITÉ Président DENIS AUDEMAR
ACHATS Présidente ANGÉLIQUE BES	JURIDIQUE Président RÉMY JOËSSEL	SGS / COMPLIANCE MONITORING Présidente SÉVERINE KRETZSCHMAR
ASSISTANCE EN ESCALE Président BRUNO GARREL	MARKETING ET STRATÉGIE COMMERCIALE Présidents GWENVAËL RONSIN HARDY et PASCAL BIGOT	SÛRETÉ Présidente SABRINA JULIEN
COMMERCE, SERVICES ET IMMOBILIER Président BRUNO BALERDI	COMMUNICATION Présidente ÉMILIE CABANNES	TECHNIQUE Président GUY MARGUET
DÉVELOPPEMENT DURABLE Présidente SYLVIE VIEUXLOUP	QUALITÉ Présidentes EMMANUELLE PLANTEY et AURÉLIE FEULLAT	GT IMMOBILIER Président LIONEL LASSAGNE
FACILITATION Président SYLVAIN LE MEILLOUR	RESSOURCES HUMAINES Présidente CATHERINE VASSAUX	GT INFRA Président MARC HUAULT
FINANCE ET RÉGULATION Président DOMINIQUE SENGELIN		GT BALISAGE Président ARNAUD GUIHARD


L'ÉQUIPE UAF & FA

Direction NICOLAS PAULISSEN Délégué général dg@uaf.aeroport.fr	Sécurité, technique & navigation aérienne OLIVIER SCIARA o.sciara@uaf.aeroport.fr	Économie, fiscalité & statistiques MÉLANIE SUESCUN msuescun@uaf.aeroport.fr	Secrétariat MOUNIA M'SELLEK T. 01 40 65 98 66 F. 01 47 34 16 07 secretariat@uaf.aeroport.fr
Social & juridique NICOLAS ODIN n.odin@uaf.aeroport.fr	Juridique, assurances & sûreté GAËL LEON gleon@uaf.aeroport.fr	Communication CARINE MONEGER cmoneger@uaf.aeroport.fr	SYLVIE VINETTE T. 01 40 65 98 66 F. 01 47 34 16 07 secretariat@uaf.aeroport.fr
Développement durable & ESG RAFAEL COSTA rcosta@uaf.aeroport.fr		Comptabilité ANGELINA BODIN abodin@uaf.aeroport.fr	

UAF & FA UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS & FRANCOPHONES ASSOCIÉS

35, rue Vaugelas – 75015 Paris
T. 01 40 65 98 69 – F. 01 47 34 16 07
contact@uaf.aeroport.fr
www.aeroport.fr

concepteur : thibault naves

@77 - Delbecq Jean

Date de dépôt : Le 12/01/2022 à 19:08:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : En 2022, l'heure n'est plus à l'aviation

Contribution :

Est-ce qu'il faut encore donner des arguments contre l'aviation en 2022, sérieux ?

Page 119 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

On a déjà atteint +1.1°C de réchauffement depuis l'ère pré-industrielle, agrandir un aéroport quand tous les indicateurs climatiques sont au rouge ce n'est pas simplement de la bêtise, c'est criminel. Rêvez-vous d'offrir à vos enfants un monde à +4,5°C de réchauffement ? 10 ou 15 jours de canicule mortelle tous les ans en France ? Une alternance entre inondations, submersions, et sécheresses ? On a hâte d'y être.

Ayez un minimum de courage politique, et ayez la décence d'avancer dans le bon sens de l'histoire

Il ne faut PAS agrandir cet aéroport, pas plus que n'importe quel autre d'ailleurs. L'heure n'est plus à l'aviation, l'avion de demain sera par terre, il aura des roues et s'appellera train ou vélo.

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

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

@78 - Dahmoune Nassima - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 12/01/2022 à 19:43:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Bonjour

Je suis pour

Ça ne dérange en rien de ce côté là

Ni de mon côté, j'habite à 10 km environ

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

@79 - Josselin - Lille

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 08:13:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Respectons les accords de Paris

Contribution :

La France vient d'être condamné pour non-action climatique, il est temps de freiner le développement de l'aviation qui est un acteur majeur du réchauffement climatique.

Page 120 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Pour rappel les 500 citoyens de la convention citoyenne pour le climat ont demandé l'arrêt de la construction ou de l'extension de nouveaux aéroports. Si aujourd'hui une telle construction est permise par nos lois, demain cela est moins sûr.

Arrêtons ce projet tant que cela ne coûte rien à arrêter.

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

E80 - patricia navez

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 10:18:34

Lieu de dépôt : Par email

Contribution :

- un vrai restaurant,une vraie cafet' avec des places assises.- des places de parking, faciles d'accès, qu'elle que soit l'heure, sécurisées, pour les femmes seules. et au prix accessible pour toutes. Merci

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

@81 - Leclercq Alexandre - Lille

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 12:36:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : modernisation

Contribution :

Je suis tout à fait pour la modernisation de cet Aéroport, il est temps qu'une ville comme Lille bénéficie d'un Aéroport Moderne, écologique et tourné vers l'avenir, un Aéroport qui permettrait de faire découvrir d'avantage notre ville et sa région, Effectivement ce que je souhaite pour cet Aéroport, un aéroport moderne, lumineux, verdoyant, facile d'accès (ce qui est le point noir en ce moment, il manque cruellement de transport en commun, facile et accessible du centre Ville de Lille, voir avec la MEL), un Aéroport avec plus de compagnies aériennes et surtout la possibilité de pouvoir effectuer des voles internationaux et ne plus devoir se rendre à CDG pour effectuer cela, je pense qu'il y a une forte demande pour des voles (USA, Antilles, Asie, ex,,,), Je crois fortement en cette modernisation et au bienfait économique qu'apportera ces changements,

C'est vrais que l'on a pour habitude d'entendre uniquement les opposants à cette agrandissement, mais moi je suis pour et je ne suis pas le seul à attendre avec impatience ces changements,

Cordialement,

Leclercq Alexandre

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

@82 - PATRICK - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 14:28:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Champs captants

Contribution :

Les champs captants environnants l'aéroport (cf carte jointe) n'ont ils pas déjà été assez arrosés de kérosène ? Pourquoi vouloir en ajouter ?

<https://aires-captages.fr/aires-alimentation-captages/champs-captants-du-sud-de-lille>

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

@83 - Chopinaud Edouard - Lille

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 15:45:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Prendre sa place en Europe

Contribution :

Il est grand temps d'agir pour relever la place que notre région se doit d'occuper en Europe.

Les politiques de la région ont manqué d'ambition. L'aéroport de Lille devrait:

-1 être relié par TGV à Paris/Lille/CDG.

-2 provoquer le remplacement et la fermeture de « Paris » Beauvais qui ne fonctionne que grâce à la subvention et n'a aucun sens.

-3 augmenter ses lignes Low-Cost et long courrier pour qu'enfin la région attirent Belges/Parisiens/Britanniques/hollandais et non l'inverse

Prenons notre place nationale et Internationale: l'ambition, le bon sens et l'intérêt commun vous obligent.

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

Page 122 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

E84 - Claudine Adelheim

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 16:02:04

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Agrandissement aeroport

Contribution :

J habite wattignies à la limite de noyelles et nous sommes survolés par les avions quand ils prennent leur envol au fil du temps ces avions sont plus bruyants plus nombreux Je suppose qu'avec un agrandissement cela deviendra plus qu'insupportable Et comment agrandir alors que l'on parle réchauffement climatique En plus ce sont des vols low cost qui ne rapportent rien à la France mais favorise le tourisme de masse

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

@85 - GRIMAULT Didier

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 17:35:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'augmentation des capacités aériennes

Contribution :

Aussi légitime et indispensable que puisse apparaître la mise aux normes réglementaires de l'aéroport de Lille Lesquin, qu'il s'agisse du renforcement de la sécurité et des meilleures conditions d'accueil pour la clientèle, l'augmentation des capacités aériennes et du trafic induit s'avèrent en revanche très contestables en raison de leurs conséquences désastreuses sur le climat. C'est donc également sous cet aspect devenu incontournable qu'il convient d'examiner le projet ici présenté. S'en affranchir, relèverait d'une vision partielle et erronée.

Sans doute est-il nécessaire de rappeler que les émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien ont progressé en France de 71% entre 1990 et 2018. Si rien n'est fait, elles tripleront d'ici 2050 en dépit de l'augmentation de l'emport moyen et des améliorations techniques apportées aux avions, ce qui laisse donc augurer, d'un point de vue climatique, des lendemains très difficiles pour ne pas dire chaotiques.

La stratégie de développement de trafic aérien qui se fonde ici en grande partie sur la consolidation du réseau domestique (dessertes intérieures), et la possibilité d'effectuer des allers-retours sur la journée au niveau Européen (voir pièce B 04 Annexes étude impact partie 7 page 5/28) relève d'un gaspillage monstrueux et d'une ineptie économique, d'autant que le passage de la pandémie aura bouleversé les habitudes avec la montée en puissance du télétravail qui pourrait conduire les entreprises, soucieuses de diminuer leurs coûts, à moins faire voyager leurs cadres supérieurs, clients privilégiés des classes affaires. Enfin, le recours régulier à l'aviation s'imposera d'autant moins, dans la mesure où les activités directement impliquées dans la dégradation du climat (c'est le cas du trafic aérien) deviendront quoi que l'on en dise, un fardeau de plus en plus lourd pour l'économie générale. Plusieurs rapports d'expertise prévoient dès 2030 une baisse de 3% du P.I.B. mondial en raison du réchauffement climatique.

C'est donc bien vers une réduction conséquente du trafic aérien au niveau mondial qu'il s'agira de s'orienter à brève échéance tant on ne peut préparer l'avenir en extrapolant les tendances d'un passé révolu. Les compagnies aériennes déjà fragilisées par la crise pandémique actuelle, voire les pandémies suivantes favorisées par le réchauffement climatique, devront alors se restructurer, se replier sur la très longue distance, assumer le véritable coût social du trafic aérien (celui des dégâts climatiques actuellement laissés à charge de la collectivité) et faire enfin l'objet d'une taxation sur le kérosène, c'est ce que l'on appelle l'équité fiscale.

En conclusion, si la stricte modernisation des installations a sa pertinence, les travaux destinés à doubler la capacité de l'aéroport sur la base d'hypothèses de trafic devenues caduques et non souhaitables, sont inutiles et nuisibles à la collectivité. Il convient donc de les abandonner conformément aux vœux exprimés par la convention citoyenne.

D. GRIMAUULT

Membre de la Fédération Nationale

des Associations d'Usagers des Transports

(FNAUT)

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

@86 - Michel - Seclin

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 22:18:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

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

Contribution :

Une présentation de l'augmentation des vols peu réaliste.

Extrait de la définition du projet extension aéroport lille-Lesquin :

"Les projections de trafic du projet prévoient un développement modéré du trafic d'avions, avec une augmentation de 17% en 2039 par rapport à 2019 : de 21 139 vols commerciaux effectués en 2019, nous passerons ainsi à 24 729 vols commerciaux en 2039."

Cette présentation est contestable

Le plus juste est de calculer le trafic par nombre de passagers :

Le trafic annuel en 2019-2020 autours des 2,2 millions de passagers

Le nombre de passagers attendus est de 4 millions en 2039.

Soit facilement plus du double actuel si l'on prend en compte l'extension du fret.

Hors les investissements des compagnies aériennes tendent à exploiter des avions plus économe et donc plus petits.

Exemple avec Air France entre le vieillissant A320 178 places remplacé par l'A220 148 places

Pour faire court : si l'on gardait le même nombre de passagers période 2019-2020, nous devons nous attendre à plus de vols pour cause d'avions plus petits.

Je vous laisse calculer le nombre de vols avec le doublement de passagers.....

Il faut bien comprendre le résultat du projet pour les riverains concernés

En gros un avion toute les 10 minutes de 6h à 23h pour les jours à grands mouvements.

AMENAGEMENT AEROPORTUAIRE POURQUOI PAS...

NON POUR L'AUGMENTATION DES VOLS COMPLETEMENT IRRESPONSABLE, ET EN DEHORS DE TOUTES LOGIQUE ECONOMIQUE GLOBALE OU ECOLOGIQUE.

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

@87 - Bridelence Frédéric - Seclin

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 08:39:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 125 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Objet :Modernisation de l'aéroport de Lille/Lesquin

Contribution :

Manifestement, la modernisation de cet aéroport devrait passer par un agrandissement (au delà d'une remise aux normes et d'une amélioration du confort). Bien évidemment cela va à l'encontre du monde dans lequel nous vivons aujourd'hui où il conviendrait de réduire le plus possible les déplacements en avion dans la mesure où les émissions de gaz à effet de serre ont un impact réel sur notre environnement et notre santé. Il semblerait d'ailleurs qu'il y ait une prise de conscience de ces enjeux collectivement, mais qu'ils soient vite oubliés lorsque certains peuvent en tirer profit !!

De même, une augmentation significative des vols (commerciaux ou fret) occasionnera plus de transports routiers (ils semblerait d'ailleurs que le projet propose plus de parking également, ce qui prévoit donc plus de trafic routier), qui sont eux mêmes polluants.

Habitant à proximité de cet aéroport, je rejoins les collectifs, qui souhaitent déjà un couvre feu pour les vols afin que les nuisances sonores ne gênent pas notre qualité de vie et notre sommeil. En outre, je ne souhaite pas l'agrandissement parce qu'il est intolérable d'accepter plus de vols au dessus de nos têtes y compris la journée. La pollution, les nuisances sonores (en repos ou au dessus des lieux de travail ou de scolarité des enfants) ne sont pas souhaitables, acceptables, de même que la saturation du trafic routier autour de nous, déjà bien compliquée.

Je ne veux pas donner l'impression de redire ce que beaucoup d'habitants ont déjà, probablement relayé, mais encore une fois, oui à plus de confort à l'aéroport de Lille/Lesquin et non à un projet qui prévoit un agrandissement de celui ci afin d'occasionner une augmentation significative des vols qui va somme toute à l'encontre du bon sens en matière environnementale et sociétale !!

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

@88 - Bartholomeus Aude - Lille

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 09:08:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :non à un agrandissement

Contribution :

Face à la situation actuelle de dérèglement climatique et de baisse de la biodiversité, il nous faut diminuer énormément nos déplacements, et notamment les voyages en avions. L'agrandissement d'un aéroport serait donc un non-sens!

Il faut au contraire augmenter les surfaces non construites, la surface des espaces verts.

Il faut modifier en profondeur nos modes de déplacements et leurs nombres!

Je suis donc complètement opposée l'agrandissement de l'aéroport et à l'artificialisation de nouvelles zones.

Page 126 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

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

E89 -

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 10:49:18

Lieu de dépôt : Par email

Objet :avis

Contribution :

Bonjour Monsieur A l'heure où il existe tant de contraintes pour le particulier à cause de l'environnement, croyez vous qu'il soit judicieux d'augmenter la capacité de l'aéroport de Lesquin Avec les avions qui passent déjà au dessous de nous, nous en subissons déjà les effets sur notre terrasse Alors NON à l'agrandissement Mr et Mme NOBLET74 RUE JEAN JAURES5946 SALOME

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.

@90 - LECLERCQ dominique - Seclin

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 14:38:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :agrandissement mais sans nuisance

Contribution :

nous sommes d accord pour l'agrandissement de l aéroport mais CONTRE les nuisances tels que la fréquence annuelle trop élevée, la pollution de l'air mais surtout des nuisances sonores, nous habitons Seclin (près des pompiers) et les avions volent vraiment trop bas, trop de passages (jour et nuit) mais surtout des effets néfastes sur notre santé les émissions GES

D ACCORD pour limiter le nombre de vols en journée, et de les faire changer de couloirs.

Bonne réception

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

@91 - tancrez MATHIEU - Gondecourt

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 15:34:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :nuisances sonores à toute heure

Contribution :

bonjour,
Page 127 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

j'habite gondecourt.

j'ai apprécié le confinement et l'arrêt des avions au dessus de ma maison.

j'ai une grosse crainte sur le flux aérien une fois l'agrandissement effectif. En effet il y a très peu d'avion la nuit voir pas du tout. la tranquillité reste de mise la nuit ainsi que la plupart du temps.

Je n'ose pas imaginer un flux aérien à tout heure de la journée et de la nuit.

cela induirait également une baisse de la valeur du mobilier sur les axes empruntés.

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

@92 - DECLERCK Julien

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 16:12:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Modernisation aéroport : Destinations / Accès et services

Contribution :

Mesdames, Messieurs les commissaires enquêteurs,

Je suis utilisateur de l'aéroport de Lille pour des déplacements professionnels et personnels. Je me déplace régulièrement sur différents aéroports en France, en Europe et avant le Covid en Asie. Je me permets donc de vous exprimer mes commentaires sur base d'une expérience de différents aéroports en France et en Europe.

L'aéroport de Lille est un outil de rayonnement de la métropole qui permettrait d'augmenter l'attractivité de la métropole Européenne de Lille. D'autres villes en France attirent des entreprises avec leur aéroport : Nantes, Toulouse ou Marseille par exemple. Mais pour l'instant celui de Lille n'apporte pas de solutions complémentaires à celui de CDG ou BXL.

Néanmoins la plupart des vols européens se situe à Paris ou Bruxelles. Mais la réduction du nombre de trains entre Lille et l'aéroport CDG rend de plus en plus complexe les déplacements depuis Lille en avion. Les derniers TGV en journée, vers Lille depuis CDG se sont fortement réduits depuis plusieurs années. Cela rend la possibilité des vols vers l'Europe de plus en plus complexe. L'aéroport de Lille a donc une vraie place à prendre pour être connecté vers d'autres capitales Européennes pour favoriser son rayonnement.

Mais en plus d'un développement de lignes vers d'autres Capitales Européenne, il existe à mon sens 2 points majeurs à améliorer :

1/ L'accès à l'aéroport de Lille reste néanmoins complexe. La voiture est la solution la plus simple néanmoins les parkings sont couteux. En comparant aux aéroports de Toulouse, Lyon ou Marseille il y a de vraies possibilités d'utiliser les transports en commun avec des fréquences raisonnables (la Navette entre Lille et la Gare toutes les heures, dissuade fortement de l'utiliser). Une fréquence de 20mn dans les heures de pointe, et 30mn en période plus creuse serait plus acceptable. Une navette électrique (comme Toulouse) permettrait également d'avoir un meilleur bilan Carbone sur ce trajet. Enfin une navette avec une liaison vers 4 Cantons serait aussi un vrai plus (le bus est certes moins cher mais pas adapté avec de grosses valises).

2/ Les services de l'aéroport aujourd'hui ne sont pas adaptés : pas de salon (le salon Blériot est devenu un café, assez lugubre au passage). Le confort de la zone d'attente des passagers est très limité, surtout si plusieurs vols ont lieux en même temps. Il n'existe pas de zone permettant aux professionnels de se poser pour travailler en attendant le vol (à part dans le café, quand il est ouvert, ce qui n'est pas le cas tôt le matin ...).

Lors d'une extension de l'aéroport il serait peut-être intéressant de prévoir un terminal « low cost / charter » sur le modèle du Terminal 2 de Marseille. Ainsi avoir un terminal avec un peu plus de services et peut être plus adapté pour un voyage d'affaire sur le terminal existant et un second terminal plus orienté loisirs et vols low cost permettrait d'adapter les services aux différentes clientèles.

Bien cordialement,

Julien DECLERCK

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

@93 - Marie-Cécile - Villeneuve-d'Ascq

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 18:08:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : enquete sur la modernisation de l'aéroport de Lille

Contribution :

Vu le problème du réchauffement climatique, je souhaite que le nombre de passagers n'augmente pas et que l'on utilise les budgets pour diminuer l'empreinte carbone globale de l'aéroport.

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

@94 - CHRISTIAN - Ennevelin

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 18:36:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON à l'augmentation du trafic aérien et aux nuisances associées

Contribution :

oui pour moderniser l'accueil des usagers de l'aéroport mais je suis TOTALEMENT opposé à l'augmentation du trafic aérien qui est un non sens dans le contexte climatique actuel.

Sans compter les nuisances aux riverains: pollution de l'air et sonore (déjà de fréquents non respect des couloirs aériens), augmentation du trafic routier aux abords de l'aéroport...

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

@95 - DELIGNY PATRICK

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 21:24:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Nuisances sonores, visuelles et pollution

Contribution :

Des contrôles devraient être instaurés avec des sanctions pour les mauvaises compagnies.

- Classer les avions par catégories (système CRIT'AIR pour les voitures) et interdire les avions trop polluants et bruyants.

- Instaurer des amendes pour les avions qui virent trop tôt par vent d'est qui se trouvent donc plus près de Fretin que de l'autoroute.

Mettre en place un couvre feu entre 23h00 et 7h00 pour la tranquillité des riverains (nous sommes trop souvent réveillés par des vols de nuit ou très matinaux).

Réduire les mouvements en cas de pic de pollution et interdire les aéronefs trop polluants (système CRIT'AIR)

Faire virer les avions à 700pieds n'est il pas dangereux ?? Quid en cas avarie moteur pour redresser l'appareil? Sauf en cas d'obstacle naturel existants aucun aéroport Français ne fait virer ses aéronefs aussi bas.....

Les axes routiers sont actuellement très chargés surtout aux heures de pointes, cet afflux de voyageurs ne va pas arranger les choses.....Allez améliorer l'offre de transport en commun pour éviter une augmentation de la pollution atmosphérique?

Création d'un mur anti bruit le long de la route M145 afin d'atténuer le bruit causé par les décollages par vent d'ouest lors que les avions poussent leurs réacteurs en attente du feu vert de décollage.

Je pense qu'il serait bon de revoir le couloir des décollages par vent d'est, pourquoi avoir décalé ce couloir en 2016 sur une simple demande de monsieur Castelain (Maire de Péronne en Mélantois) avec comme seule raison la tranquillité de ses administrés au détriment de ceux de Fretin et Templeuve en Pévèle???

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

@96 - Romain - Lille

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 05:31:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Part modale de transports en commun

Contribution :

L'objectif d'évolution de la Part modale des transports en commun de 5 à 17% ne me paraît pas assez ambitieux. Il faudrait à minima visé 35% à l'horizon 2030, 60% ou plus d'ici 2039.

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

@97 - Alain - Lille

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 09:22:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

A l'heure où je vous écris j'apprends que la température enregistrée en Australie vient de dépasser une valeur jamais enregistrée jusqu'à ce jour, à savoir 50 °C. Cette nouvelle qui fait « froid dans le dos » vient de me conforter à l'idée que la course à la vitesse de déplacement des voyageurs n'est pas une solution pour réduire notre impact sur notre climat. Cela dit, dans le journal « la Voix du Nord » du 11 janvier 2022 un article est paru sur ce sujet avec le constat alarmant d'un réchauffement climatique record de 2004 à 2021.

Page 131 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Pour en revenir au projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin, le même journal précise que pour assurer la rentabilité de ce projet il faut qu'il y ait une augmentation du trafic aérien évalué entre 3,44 et 3,90 millions de passagers à l'horizon de 2039. Sauf que d'ici là les conséquences des décisions prises actuellement n'iront pas dans le sens d'une amélioration de nos conditions de vie, mais au contraire dans le sens d'une détérioration de ces dernières. Et, d'après les estimations du GIEC, les dégâts provoqués par notre économie au sens macroscopique du terme dépasseront les prévisions les plus pessimistes en matière de nuisances sonores, de qualité de l'air, de qualité de l'eau, de la richesse des sols, de l'intensité des catastrophes climatiques et de l'appauvrissement de la biodiversité. Dans ces conditions ce projet d'agrandissement de l'aéroport de Lesquin me semble être un projet nuisible et inutile.

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

@98 - Iyad - Vendeville

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 10:40:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Pas dans le sens de l'histoire

Contribution :

Ce projet ne va pas dans le sens de l'Histoire : pollution, nuisance sonore, augmentation du trafic, etc... tout cela est en total contradiction avec l'ensemble des objectifs environnementaux et sociaux de la France et de l'Humanité

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

@99 - Michel - Saint-Alban

Organisme : FNE

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 10:44:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Ce projet est parfaitement inutile. Je connais cet aéroport pour l'avoir emprunté et mon constat est que cet équipement n'est absolument pas saturé et qu'il est parfaitement adapté aux lillois.

De plus il est désormais aisé pour les habitants du nord de rejoindre la plateforme de Roissy via le TGV pour des liaisons internationales.

Ce projet d'extension inutile empiéterais sur du foncier agricole. Or, la question de artificialisation des sols est un sujet particulièrement important dans les hauts de France.

Page 132 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Il importe de mettre un coup d'arrêt urgent à ce gaspillage de foncier pour le devenir des surfaces agricoles des hauts de France et approvisionnement futur de la population.

Pour toutes ces raisons ce projet d'un autre temps d'extension de la plateforme aéroportuaire de Lesquin ne correspond plus aux préoccupations actuelles. Il doit être purement et simplement abandonné ! Les deniers public doivent être réorientés vers des projets profitables à la majorité de la population plutôt que de favoriser les égos de quelques privilégiés qui voyagent régulièrement en avion.

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

@100 - Elodie - Templemars

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 10:59:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre la modernisation de l'aéroport de lesquin

Contribution :

Je suis contre ma modernisation et l'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin ,

Habitante de templemars je suis très concerné par les nuisances sonores et environnementale que procure les avions , ceux ci décollent et atterrissent proche de nos maisons les trajectoires ne sont pas respecter nous en avons les preuves ... avec l'agrandissement ce serrai augmenter la fréquentation est donc les nuisances .. pensent à nos enfants et à leurs santé future et à la biodiversiter

Cordialement

Marteau elodie

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

@101 - Maelle - Bouvines

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 11:11:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contestation agrandissement aéroport

Contribution :

Complètement opposé à ce projet, pour les départs vacances et week-end on a le train ainsi que beaucoup d'aéroports à proximité. Dans cet air où la plus part des vols circulent à vide pour garder le créneau, c'est une proposition qui est aberrante.

De plus habitant à la campagne proche, nous avons déjà sans arrêt les nuisances, mais impossible d'en avoir plus. C'est honteux, ça je profite que aux financiers comme toujours, c'est un désastre écologique.

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

@102 - DEVIENNE Jeanne- Marie - Cobrieux

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 11:21:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet d'agrandissement de l'aéroport Lille Lesquin

Contribution :

Contre le projet d'agrandissement de l'aéroport Lille Lesquin.C'est un non sens écologique qui ne fera que dégrader une situation déjà difficile par rapport aux enjeux climatiques actuels. La situation des habitants n'est absolument pas prise en compte: nuisances sonores, pollution de l'air et de l'eau... Je me suis réfugiée à la campagne pour être au calme et profiter de jolis paysages or ce projet fait très peur. Il ne repose que sur des aspects financiers et mensongers par rapport aux besoins réels des habitants de notre région. Je suis totalement opposée à ce projet .

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

@103 - Capelle Pierre - Bauvin

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 12:18:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet en dehors de tout intérêt collectif pour les habitants du territoire - D'autres projets de transport doivent être prioritaires.

Contribution :

Je ne vois pas l'intérêt collectif de projet et je ne crois pas qu'il corresponde aux attentes des habitants du territoire. Depuis des dizaines d'années, on nous promet des transports en commun pour relier Lille et le Sud de la MEL sans que cela ait abouti. Je constate qu'il paraît plus urgent de développer un mode de transport polluant, bruyant qui concernera peu de personnes. C'est un projet qui surchargera encore plus l'A1 tout en augmentant les nuisances sonores des villes survolées ainsi que la pollution des villes avoisinantes qui respirent déjà des niveaux importants de particules. A 15km de cet aéroport, le passage des avions la nuit, est aujourd'hui déjà très présent.

Je note qu'il est facile et rapide de faire adopter ces mesures répressives et contraignantes pour les particuliers (ZFE, vignette Crit'air, norme d'habitation, usage des plastiques etc..) et de proposer en dehors de toute logique écologique, de développer ce mode de transport qui ne profitera ponctuellement qu'à une minorité et pour lesquels il existe déjà une offre importante à Lesquin ou dans des aéroports proches et bien

desservis eux, par les transports en commun. Mes attentes vont en priorité, vers une amélioration significative des moyens de transports collectifs existants qui puisse bénéficier quotidiennement au plus grand nombre tel que le train et qui sont aujourd'hui, une catastrophe en matière d'offre, de fiabilité et de régularité pour les usagers qui accessoirement, les financent.

Enfin, j'avais cru comprendre aussi que l'on était dans une démarche de préservation des sols et des eaux de pluie. Apparemment l'imperméabilisation créée par ce type d'installation n'est pas la même pour tous.

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

@104 - Catherine - Vendeville

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 13:42:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Augmentation du trafic de l'aéroport

Contribution :

Je suis opposée à l'agrandissement et surtout l'augmentation du trafic de l'aéroport de Lesquin.

Les aéroports de Bruxelles et CDG sont à une heure maxi en train de Lille et cette proximité doit être suffisante pour l'attractivité de notre région. Il suffit de faciliter les transports entre la gare et l'aéroport, un métro par exemple, et augmenter le nombre de TGV pour CDG.

Le parking de l'aéroport est déjà saturé et surtout très onéreux.

De plus, cela va engendrer pour les nombreux riverains de la pollution sonore et également une pollution de l'air pour un plus grand nombre.

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

@105 - Hortense

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 15:17:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :contre le projet de modernisation de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

non sens écologique : pollution, nuisance sonore, artificialisation des sols, moyen de transport coûteux pour des vols essentiellement intérieurs...

Et nous, les particuliers, nous devons subir ces nouvelles contraintes pour préserver la planète concernant par exemple nos véhicules, notre chaudière, etc....on marche sur la tête !

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

@106 - CAVAREC Alain et Nadine - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 17:50:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : modernisation aéroport LILLE-LESQUIN

Contribution :

Mon épouse et moi même souhaitons que la modernisation soit soumise à un strict gel des décollages et atterrissages de tous les aéronefs la nuit de 23 h. 00 à 06 h. 00 sur toute la superficie de l'aéroport et cela pour éviter de "récupérer" la circulation des autres aéroports à plus ou moins grande distance de France ou de Belgique.

Nous demandons aussi le strict respect des procédures d'approche et de départ par les couloirs aériens prévus à cet effet sans y déroger sauf motif vraiment impérieux exceptionnels et de sécurité.

D'autres aéroports Français sont déjà soumis à ces interdictions de trafic nocturne donc il est hors de question que nous soyons victimes de surcharges nocturnes.

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

@107 - BUYSSCHAERT Martine - Templemars

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 09:19:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : CONTRIBUTION A L ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE MISE EN CONFORMITE DE L'AEROPORT DE LILLE-LESQUIN

Contribution :

Loi constitutionnelle n°2005-205 du 1er Mars 2005 relative à la charte de l'environnement (JORF N°0051 du 2 Mars 2005 page 3697)

ARTICLE 1er : CHACUN A LE DROIT DE VIVRE DANS UN ENVIRONNEMENT EQUILIBRÉ ET RESPECTUEUX DE LA SANTE

AU REGARD DE CETTE LOI CONSTITUTIONNELLE

« NON A LA MODERNISATION DE L'AEROPORT DE LILLE-LESQUIN ENTRAINANT DE FAIT » :

- Augmentation des nuisances environnementales et écologiques par les émissions des gaz à effets de serre et l'augmentation du trafic routier qu'il entrainera. Les champs captant autour de l'aéroport sont forcément impactés par la pollution induite par le trafic aéronautique.

- Augmentation des nuisances sonores liées à l'évolution constante du trafic jusque 50 % à terme du projet y compris la nuit puisqu'il n'est pas prévu de couvre-feu de 7 heures consécutives garantissant la santé des populations riveraines de l'aéroport.

- Le non-respect régulier des trajectoires augmente les nuisances sonores des vols. Aucune sanction financière n'est prévue pour les compagnies contrevenantes survolant les habitations et écoles des villages proches de l'aéroport obligeant les habitants à subir les décibels au-delà des normes maximum autorisées.

- La saturation du trafic routier aux alentours de l'aéroport déjà complètement engorgé. Les propositions d'augmentation des transports en commun ne pourront pas éviter l'augmentation des déplacements des véhicules de particuliers. Il est d'ailleurs prévu dans le projet une augmentation significative des parkings devant participer au financement de ces nouvelles liaisons de transports en commun par une surfacturation des tarifs de stationnement.

- L'installation d'infrastructures logistiques dans une métropole déjà ultra urbanisée diminuant la surface des champs captant essentiels à l'alimentation en eau de cette même métropole.

- La dévalorisation des biens immobiliers. Depuis 2020 une obligation est faite aux vendeurs de biens immobiliers d'informer sur les nuisances sonores aériennes.

L'Agence de l'Environnement a remis un avis plutôt défavorable et critique à ce projet mettant en avant le non-sens climatique et écologique d'un agrandissement de l'aéroport et recommande :

- L'avion du futur ce devrait être le TRAIN,

- D'éviter le développement de l'urbanisation,

- L'irréalité d'envisager un doublement du nombre de passager.

« OUI A LA MISE EN CONFORMITE DE L'AEROPORT DE LILLE-LESQUIN GARANTISSANT LA SECURITE DES PASSAGERS MAIS NON A SA MODERNISATION »

En pj une photo de mon quotidien AVIONS passants au dessus de nos habitations et de notre école
"Non respect des trajectoires"

Pièce(s) jointes(s) :



@108 - BUYSSCHAERT JEAN-CLAUDE - Templemars

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 09:25:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : CONTRIBUTION A L ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE MISE EN CONFORMITE DE L'AEROPORT DE LILLE-LESQUIN

Contribution :

A l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur :

Je demande que la mise en conformité de l'aéroport de Lille Lesquin prenne en compte

la protection de notre environnement, que le concessionnaire à l'initiative du projet

communiqua de façon claire et précise sur ce point, en indiquant les dispositions

Page 138 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

prévues à ce sujet, et en proposant un planning objectif de ces aménagements.

Cette mise en conformité devra bien évidemment prévenir la pollution induite par

le trafic aérien, en constante augmentation, malgré les conclusions et les « bonnes

résolutions » (notamment sur les émissions des gazs à effet de serre) de la dernière

COP 26. Les rejets des avions se retrouvent sur les champs captant proches de l'aéroport,

ces derniers constituant, je le rappelle, une des principales réserves d'eau de la

région. Les résidus issus de la combustion des moteurs d'avions se déposent sur les

surfaces survolées et viennent dégrader les terres agricoles arrivant ensuite dans les

nappes phréatiques. D'autre part, la superficie des champs captant ne peut être réduite

par un urbanisme bétonnant, diminuant notablement leur efficacité.

La mise en conformité ne prend pas non plus en compte les accès de l'aéroport, en effet

la pression du trafic routier, aujourd'hui complètement saturé n'entre pas du tout dans

le projet, ce dernier ajoutant encore des véhicules (fret et passagers) et bien évidemment

augmentant encore la pollution. Sur tous ces points, que propose le concessionnaire ?

Concernant la protection de la santé des populations, élément le plus important de

l'impact du projet , la loi française est claire et précise :

Extrait 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.

Qu'en est-il des populations survolées riveraines de l'aéroport ?

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.

Je ne suis pas opposé à la mise en conformité de l'aéroport de Lille-Lesquin garante

de la sécurité du public, mais le concessionnaire doit impérativement tout mettre en

oeuvre afin de réduire les nuisances imposées aux populations riveraines. Toutefois je

suis contre sa modernisation ayant comme conséquence certaine l'augmentation du

trafic aérien vecteur de nuisances sonores, de pollution et d'émissions de gazs à effet

de serre.

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

@109 - marouze gerard - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 10:01:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :aeroport de lesquin

Contribution :

Dans un moment ou les états et les citoyens prennent conscience de l'état de la planète avec pour cause le réchauffement climatique, dans un moment ou les politiques publiques font flèches de tous bois pour réduire la consommation énergétique responsable du dérèglement du climat, la région et ses responsables proposent l'extension de l'aéroport de Lesquin ont croirait dans la pièce de théâtre UBU ROI.

Car enfin la population de la Région haut de France ainsi que nos voisins belges ont'ils un besoin vital de ce projet alors que les aéroports de PARIS BRUXELLES CHARLEROI BEAUVAIS a heure de trajet de LILLE absorbent le trafic aérien et garde des marges de développement, nos communes a proximité des pistes d'envols n'accepte pas et n'accepterons pas un accroissement de trafic du détriment de leur santé et de leur environnement.

Je suis avec ma famille RESOLUMENT et ABSOLUMENT contre cette extention.

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

@110 - Clavey Guillaume - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 10:43:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

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

Contribution :

Bonjour,

Étant donné le contexte actuel, je pense que ce projet n'est plus d'actualité. Ce mode de déplacement doit être réduit et non encouragé.

Consacrons ce budget pour développer le rail tant passagers que marchandises ainsi que le fluvial marchandises.

Cordialement,

Guillaume Clavey

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

@111 - Marx Paul - Fretin

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 10:56:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet pour l'aéroport de Lille

Contribution :

- L'extension de l'aéroport de Lille ne peut s'envisager que dans le cadre d'une politique des transports plus large qui doit tenir compte des répercussions sur notre environnement et de là, sur notre santé.

- Cela implique, que l'on ne peut envisager l'extension de l'aéroport quand les vols intérieurs font double emploi avec des lignes ferroviaires à grande vitesse dont la France et la région sont largement pourvus et qu'il faut développer.

- Cela implique que l'on ne peut avoir pour objectif de doubler le trafic passager de l'aéroport de Lille en comptant principalement sur le réseau routier pour acheminer les passagers de et vers l'aéroport alors que ce réseau routier est déjà saturé et que les abords de Lille connaissent de nombreuses alertes à la pollution aérienne dont le transport routier est le principal responsable.

- Cela implique que dans notre région traditionnellement bien arrosée mais qui connaît depuis quelques années des épisodes de sécheresse itératifs, l'on ne peut envisager de bétonner plusieurs hectares de terrain pour créer des parkings pour les voitures des passagers et accompagnants.

- Cela implique que l'on ne peut envisager d'augmenter le trafic aérien au-dessus des champs captants du sud de Lille, là où les activités polluantes sont sévèrement règlementées.

- Une politique large et globale des transports respectueuse des populations implique que l'on ne peut en confier un pan à un groupe privé pesant plusieurs dizaines de milliards d'euro et dégageant annuellement plusieurs centaines de millions d'euro de bénéfices, qui ne peut qu'espérer un retour sur investissement et des bénéfices supplémentaires.

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

@112 - Dubois Caroline - Seclin

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 11:51:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposée au projet d'agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Je suis opposée au projet de modernisation/agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin.

Ce mode de déplacement est polluant et bruyant de par les vols. Augmenter leur fréquence et leur plage horaire ne ferait qu'accentuer ce phénomène.

Il va également entraîner un développement de la circulation automobile de desserte sur des axes déjà congestionnés.

De façon générale, ce projet va donc à l'encontre de la nécessaire réorientation des modes de déplacement vers des moyens propres.

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

@113 - DELEPLACE Romain - Templemars

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 12:30:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Nuisance sonore

Contribution :

Bonjour,

Habitant la commune de templemars,

Les nuisance sonore quotidienne et je pense au non respect des trajectoires survolant la commune à ce jour nous somme donc très inquiet à ce nouveau projet d'extension de l'aéroport.

Cordialement.

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

@114 - Roeland Marine - Louvil

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 13:55:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition contre ce projet

Contribution :

Page 143 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Bonjour à tous,

Habitante de Louvil, je tenais à dire mon profond désaccord pour ce projet!! C'est une aberration totale pour l'écologie, les citoyens, et surtout cela va à l'encontre de tout ce que l'on peut entendre aujourd'hui sur le climat! Cette extension va engendrer de nombreuses nuisances supplémentaires, sans compter les nuisances indirectes : augmentation des transports routiers, embouteillages etc. Quand on voit l'A1, A25, A27 le matin et le soir on se demande bien comment les routes vont-elles supporter ces augmentations de trafic ? Cela amènera forcément plus de bouchons ou alors un aménagement supplémentaire qui constituera des nuisances supplémentaires! Pensons à l'avenir, à notre planète, et voyons au-delà de notre confort actuel.

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

@115 - André Nathalie - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 15:30:09

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. Cet aéroport ne doit pas devenir une plaque tournante aérienne sous peine de voir notre commune (Faches-Thumesnil) subir une pollution sonore, visuelle et aérienne constante (en plus de la pollution par micro-particules déjà présentes et aggravée par le trafic routier augmenté). J'estime que nous avons assez de béton sur Lille pour voir les malheureux champs restants devenir des parkings.

A qui profitera cette « modernisation » ? En tout cas pas aux résidents des environs!

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

@116 - Poreye Pauline - Lille

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 15:44:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Il est un non sens écologique que de moderniser l'aéroport de Lille-Lesquin à l'heure où nous devons concentrer les recherches et l'énergie sur la préservation des espaces naturels, des espèces animales et végétales, la réduction des gaz à effet de serre.

L'idée de moderniser quelque aéroport qui soit, de rentabiliser les investissements en augmentant le trafic aérien n'est pas à envisager.

La MEL a adopté un nouveau Plan Climat en février 2021. A relire pour constater que la modernisation de l'aéroport n'est pas compatible avec les objectifs environnementaux définis : <https://www.lillemetropole.fr/votre-metropole/competences/developpement-durable/transition-energetique>

En outre, je soutiens les habitants des alentours de l'aéroport qui s'opposent à ce projets et craignent une augmentation des nuisances sonores prévisibles.

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

@117 - HABCHI Perrine - Cysoing

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 17:33:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre l'agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Nous habitons Cysoing, au nord de la commune. Les avions passent à à peine 300m de chez nous, et plutôt bas car ils sont en phase d'atterrissage (on sait lire le nom des compagnies, c'est dire s'ils sont proches!). Certains font énormément de bruit, le jour et surtout la nuit.

Un agrandissement de l'aéroport engendra + de trafic et donc + de nuisances pour nous, riverains. Déjà que nous constatons une différence de trafic selon l'été ou l'hiver. L'été le trafic est plus dense, quand nous sommes dans notre jardin nous devons presque nous arrêter de parler quand l'avion passe. Je n'ose même pas imaginer ce que ça serait si le trafic aérien augmentait..... Sincèrement, que l'aéroport soit rénové ça ne me pose pas de problème. Mais l'agrandir je suis contre. Pour le bien être de mes enfants, de notre famille et pour la biodiversité de nos jardins

Venez dans notre rue, vous le constaterez. Bien que nous sommes exclus du plan d'exposition au bruit, selon documents ci-joints que nous avons eu par le notaire lors de l'achat de notre maison, je vous assure que nous les entendons/voyons passer. Nous ne voulons pas être les "oubliés" de l'aéroport. Merci

Pièce(s) jointes(s) :

Document : nuisances sonores aériennes_4542788EN_MMEHILLION.pdf, page 1 sur 3



Etat des Nuisances Sonores Aériennes

En application de l'article L112-11 du code de l'Urbanisme

Document réalisé en édition

N° Commande : 4542788 Création : 06/04/2021

Commanditaire : Clément GRASSET

Référence du bien

Vendeur :
MME HILLION

Adresse du bien :
83 Allée des Coquelicots
59830 Cysing

Acquéreur :
MR ET MME HABCHI

Lot(s) :



Synthèse

Le bien ne se situe pas dans une zone d'un Plan d'Exposition au Bruit.

Reserves :

Document délivré à titre indicatif sur la situation du bien au regard d'un éventuel PEB à la promesse de vente, ou à défaut, à l'acte authentique. Les parcelles dites "inconnues" ne sont pas prises en compte par le système pour juger de l'exposition du bien aux éventuels PEB. La qualité des données publiques utilisées pour apporter la ou les réponses étant limitée, En ce sens KINAXIA ne peut être considérée comme responsable de la mauvaise qualité d'un plan cadastral et des éventuelles erreurs d'interprétation qui pourraient en découler.

Sophia Antipolis,
le 06/04/2021

KINAXIA
80 route des Lucioles
Espaces de Sophia Bât C
95500 Sophia Antipolis
Tél : 06 05 95 20 20
info@kinaxia.fr

1/3

L'édition et la diffusion de ce document implique l'acceptation des Conditions Générales de Vente, disponibles sur le site Internet Preventimmo.
Copyright 2007-2017 Kinaxia. Tous droits réservés. Les noms et marques sont mentionnés appartenant à leurs propriétaires respectifs.
KINAXIA - SAS au capital de 165,004.56 euros - 80 Route des Lucioles, Espaces de Sophia, Bâtiment C - 06560 SOPHIA ANTIPOLIS
SIRET : 514 361 738 00035 - TVA Intracommunautaire : FR74 514061738 - RCS Grasse
Preventimmo est une marque de la société KINAXIA



Document : nuisances sonores aériennes_4542788EN_MMEHILLION.pdf, page 2 sur 3



Etat des Nuisances Sonores Aériennes

Les zones de bruit des plans d'exposition au bruit constituent des servitudes d'urbanisme (art. L. 112-3 du code de l'urbanisme) et doivent à ce titre être notifiées à l'occasion de toute cession, location ou construction immobilière.

Cet état, à remplir par le vendeur ou le bailleur, est destiné à être intégré au dossier de diagnostic technique - DDT (annexé, selon le cas, à la promesse de vente ou, à défaut de promesse, à l'acte authentique de vente et au contrat de location ou annexé à ces actes si la vente porte sur un immeuble non bâti) et à être annexé à l'acte authentique de vente et, le cas échéant, au contrat préliminaire en cas de vente en l'état futur d'achèvement.

Adresse de l'immeuble 63 Allée des Coquelicots	Code postal ou Insee 59630	Commune Cysroing
---	-------------------------------	---------------------

Situation de l'immeuble au regard d'un ou plusieurs plans d'exposition au bruit (PEB)

■ L'immeuble est situé dans le périmètre d'un PEB ¹ Oui Non

Révisé Approuvé Date / /

¹ Si Oui, nom de l'aérodrome :

> L'immeuble est concerné par des prescriptions de travaux d'insonorisation ² Oui Non

² Si Oui, les travaux prescrits ont été réalisés Oui Non

■ L'immeuble est situé dans le périmètre d'un autre PEB ¹ Oui Non

Révisé Approuvé Date / /

¹ Si Oui, nom de l'aérodrome :

Situation de l'immeuble au regard du zonage d'un plan d'exposition au bruit

> L'immeuble se situe dans une zone de bruit d'un plan d'exposition au bruit définie comme :

Zone A ¹ (forte) Zone B ² (forte) Zone C ³ (modérée) Zone D ⁴

¹ intérieur de la courbe d'indice Lden 70
² entre la courbe d'indice Lden 70 et une courbe choisie entre Lden 65 celle et 62
³ entre la limite extérieure de la zone B et la courbe d'indice Lden choisie entre 57 et 55
⁴ entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden 50. Cette zone n'est obligatoire que pour les aérodromes mentionnés à l I de l'article 1609 quaterovies A du code général des impôts.(et sous réserve des dispositions de l'article L. 112-9 du code l'urbanisme pour les aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture

Nota bene : Lorsque le bien se situe sur 2 zones, il convient de retenir la zone de bruit la plus importante.

Documents de référence permettant la localisation de l'immeuble au regard des nuisances présent en compte

Le plan d'exposition au bruit est consultable sur le site Internet du Géoportail de l'Institut national de l'information géographique et forestière (I.G.N) à l'adresse suivante : <https://www.geoportail.gouv.fr/>

Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de
peut être consulté à la mairie de la commune de
où est sis l'immeuble.

Réalisé le 06/04/2021

Vendeur	date / lieu	Acquéreur
---------	-------------	-----------

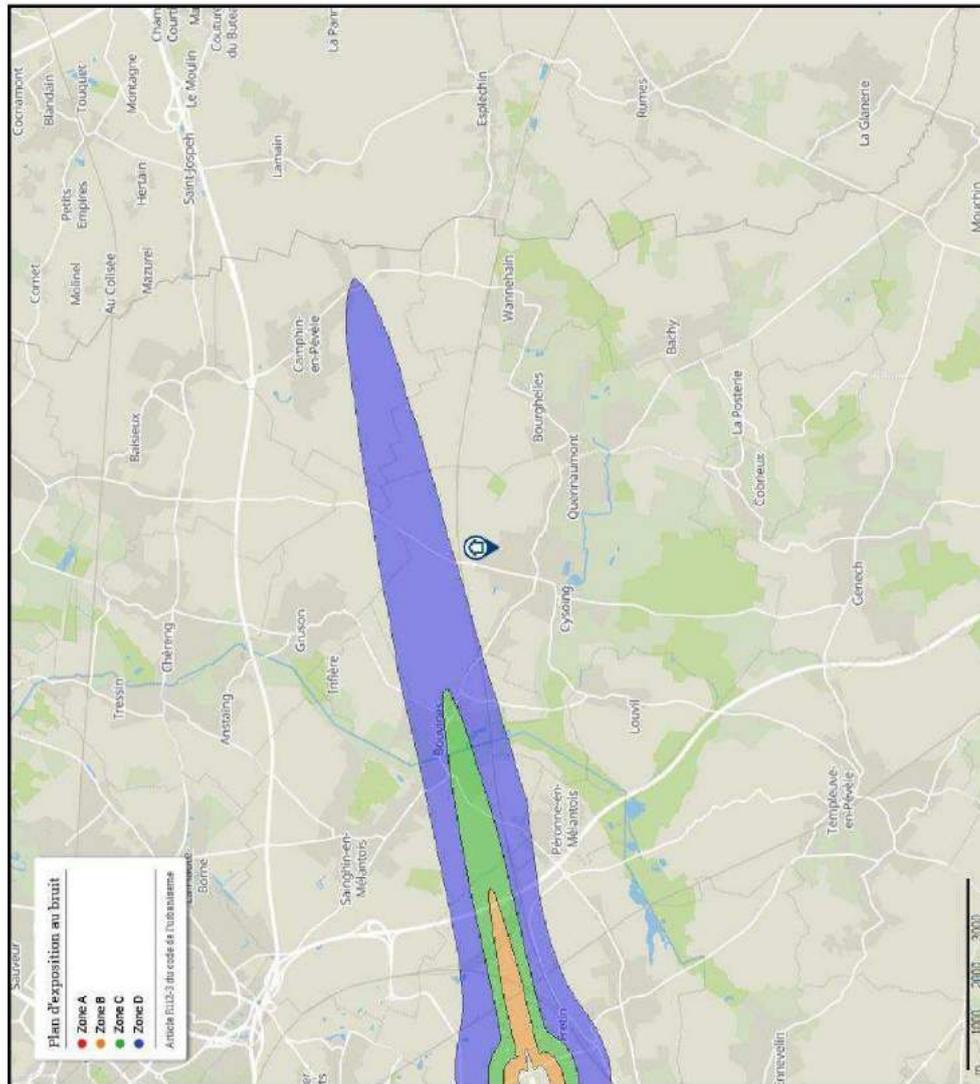
2/3

L'édition et la diffusion de ce document implique l'acceptation des Conditions Générales de Vente, disponibles sur le site Internet Preventimmo.
Copyright 2007-2017 Kinaxia. Tous droits réservés. Les noms et marques commerciales appartiennent à leurs propriétaires respectifs.
KINAXIA - SAS au capital de 105.004,56 euros - 20 Route des Lucioles, Espaces de Sophia, Bâtiment C - 06500 SOPHIA ANTIPOLES
SIRET : 614 051 735 00035 - TVA Intr. FR74 614061735 - RCS Grasse
Preventimmo est une marque de la société KINAXIA



Document : nuisances sonores aériennes_4542788EN_MMEHILLION.pdf, page 3 sur 3

Cartographie



3/3

L'édition et le diffusion de ce document implique l'acceptation des Conditions Générales de Vente, disponibles sur le site Internet Preventimmo. Copyright 2007-2017 Kinaxia. Tous droits réservés. Les noms et marques commerciales appartiennent à leurs propriétaires respectifs.
KINAXIA - SAS au capital de 195.004,56 euros - 80 Route des Lucioles, Espace de Sophia, Bâtiment C - 06960 SOPHIA ANTIPOLES
SIRET 514 051 738 00035 - TVA Intr FR74 514061738 - RCS Grasse
Preventimmo est une marque de la société KINAXIA



@118 - sophie - Mons-en-Pévèle

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 18:20:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : non sens absolu

Page 148 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Comment peut-on soutenir l'extension de l'aéroport de Lille Lesquin à une époque où les conséquences du réchauffement climatique se font sentir chaque jour ? ça me paraît un non sens absolu !

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

@119 - Monique - Dunkerque

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 18:35:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Refus d'agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

L'agrandissement de l'aéroport viendra ajouter de la pollution atmosphérique et phonique à une région déjà sur polluée.

Il suffit d'une heure en TGV pour se rendre à Roissy.

De plus, de nombreux frontaliers prennent l'avion à Charleroi ou Bruxelles. L'offre ne manque pas. Des lignes supplémentaires ne se justifient pas.

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

@120 - Sylvie - Cysoing

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 20:11:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Modernisation aéroport

Contribution :

Si modernisation rime avec plus de trafic alors non infernal ces avions qui atterrissent et visibles et sonores de notre jardin à Cysoing tellement près qu'on peut lire la compagnie c'est insupportable nous sommes à la campagne pour son calme et fuite des grandes villes alors merci de nous préserver et de préserver nos campagnes la nature et limitons cette pollution visuelle sonore et de notre air!!!! Pour nos enfants notre avenir est-ce bien nécessaire finalement cet agrandissement???? Pour qui pour quoi à l'heure du télétravail?????

Arrêtons donc cette course au plus choisissons la course au MIEUX

Merci

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

E121 - Pollethenkin

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 20:20:13

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Demande

Contribution :

Bonjour Je souhaite participer à l'enquête publique pour la modernisation de l'aéroport de Lille Étant habitant de Gondecourt Merci de m'envoyer l'enquête Cordialement Envoyé de mon iPhone

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

@122 - Trehout Stephanie laure - Cysoing

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 20:53:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Refus du projet de modernisation de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Ce projet est en soi une hérésie.

J'habite la Pevele, à Cysoing le trafic à l'atterrissage constitue déjà une nuisance très forte et croissante : les avions volent bien plus bas depuis 2021 qu'avant et génèrent un bruit très fort notamment easyjet qui ne respecte aucune règle.

Au-delà du bruit très fort, le trafic aérien pollue énormément et développer cela alors que le monde travaille pour réduire ses émissions de carbone est incompréhensible.

Le trafic routier est déjà saturé pour aller sur Lille et Lesquin, le Crt est saturé également. Pourquoi en générer encore plus ?

Il y a Charleroi à 1 heure seulement pour les vols.

Il est de la responsabilité des élus de défendre la qualité de vie et la santé des habitants.

Je m'oppose à ce développement de l'aéroport.

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

@123 - Mathilda - Bouvines

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 21:44:04

Page 150 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Je suis contre l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin. Etant habitante de Bouvines, je sais les nuisances que procure l'aéroport et particulièrement le weekend. En outre, un agrandissement ne ferait qu'accroître ces nuisances ce qui deviendrait insupportable. De plus, le respect des horaires de trafic n'est souvent pas respecté et je doute que l'agrandissement aille dans un autre sens. Sans compter les répercussions sur l'écologie.

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

@124 - Emma - Cysoing

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 23:01:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Vers un projet moins polluant ?

Contribution :

J'ai 34 ans

A 30 ans j'ai pris conscience de l'impact écologique des voyages. Et depuis je privilégie le train pour les vacances et le vélo pour les petits trajets. Je ne suis pas parfaite, j'ai un véhicule diesel et j'achète sans doute trop de viande. Mais clairement l'avion et les low cost c'est un grand non. Et je vois dans mon entourage des prises de conscience écologique, différentes, mais présentes

Je constate aussi la génération qui arrive, qui vit encore plus avec cette culpabilité écologique, et ça arrive crescendo. L'écologie, c'est voir loin l'avenir et pas le profit très proche

Vraiment, investissons dans le train plutôt plutôt que les aéroports. L'aéroport de Lesquin : la modernisation est un non, une extension est un immense non.

Sans parler du bruit des biens, merci mais non merci

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

@125 - TREHOUT VALERY - Cysoing

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 23:39:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au projet de modernisation - Optimisons les infrastructures existantes (5 aéroports à moins d'une 1 h de Lille) dans le respect de la nature

Contribution :

Bonjour, je suis surpris de ce projet de modernisation qui vise à accroître significativement le trafic aérien dans une métropole déjà fortement touchée par la pollution (environnementale, sonore et visuelle). Les lillois et habitants de la région haut de France bénéficient déjà énormément d'alternatives de transport dont l'aérien avec la proximité des 5 aéroports internationaux de Lille-Lesquin, Charleroi, Bruxelles, Beauvais et Paris Roissy situés au maximum à moins d'une heure de train de Lille. La loi Climat a été votée pour réduire le trafic aérien intérieur au profit de transports moins polluants - ceci n'est pas pour venir densifier l'usage des avions autour des aéroports de taille intermédiaire comme Lille. Il paraîtrait pertinent pour les porteurs de ce projet de travailler les synergies entre les 5 aéroports cités pour avoir une offre la plus complémentaire et régulée possible tout en jouant les logiques multimodales (notamment +train). La réduction des émissions polluantes est une obligation ultime pour nous tous. Les enjeux économiques de la métropole lilloise ne seront pas affectés par la renonciation de ce projet, puisqu'elle bénéficie à ce jour des accès routiers, fluviaux, ferroviaires et aériens nécessaires.

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

@126 - Jennifer - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 08:21:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Je suis pour !

Contribution :

Bonjour à tous,

Je comprends l'inquiétude des habitants face à l'urgence écologique, mais je pense qu'avant tout, cette urgence climatique se joue chaque jour, aussi au niveau des citoyens (déplacements alternatifs, méthodes de consommation,...).

Nous continuerons à explorer le monde, d'autant plus après cette période COVID très stressante et intense psychologiquement... Peut-être faut-il voir l'intérêt de se connecter à plus de destinations grâce à l'agrandissement de l'aéroport Lille-Lesquin, plutôt que de faire plusieurs correspondances afin de rejoindre un autre aéroport en démultipliant les moyens de transport...

L'agrandissement doit se faire en toute intelligence en prenant compte les

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

E127 - Philippe DELABAERE

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 10:51:49

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Impact des vols de nuit

Page 152 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

Bonjour, En annexe, ma contribution à l'enquête publique. Cordialement, PhD. FRETIN

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Aéroport Lesquin _Vols de nuit.pdf, page 1 sur 1

Résidant à Fretin dans une zone proche de l'aéroport, je souhaite insister sur la problématique des vols de nuit. Un vol, de jour comme de nuit, c'est certes un décollage ou un atterrissage et donc un survol des communes, mais c'est aussi une période d'intense activité sur les parkings autour de l'avion : temps de préparation des avions, bips permanents liés aux déplacements des véhicules de service, attente de l'aéronef moteur en marche devant les bâtiments et roulages sur le tarmac.

La nuit, l'impact sonore de cette activité est décuplé en l'absence d'autres nuisances sonores. C'est particulièrement envahissant et lancinant pour les communes proches de l'aéroport. On finit par apprécier l'instant du décollage car il annonce le retour au calme. Et je ne vous parle pas des quelques avions à hélice dont le temps de chauffe moteur devant l'aérogare de fret est interminable (encore vécu à plusieurs reprises vers 4h00 en semaine 01).

Les propositions de moratoire sur les vols de nuit en fixent souvent la limite à 6h00 du matin. Mais il ne faut pas perdre de vue qu'un décollage à 6h00, c'est une reprise d'activité bien en amont, avec toutes les nuisances qu'elle génère pour les riverains.

Oui à un moratoire sur les vols de nuit à Lesquin, mais sur une tranche horaire qui prenne en compte l'activité globale et non les seuls décollages ou atterrissages.

@128 - Buge Jean-Jacques - Lesquin

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 11:06:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin et ses nuisances et réduisons le trafic aérien

Contribution :

Il est urgent de stopper le projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin porté par Eiffage et la région Hauts-de-France. Ce projet prévoit de doubler la surface de l'aérogare afin de multiplier par deux la fréquentation annuelle de l'aéroport (pour passer de 2,2 millions de passagers à 4 millions en 2039). Protégeons la santé des riverain-es de la pollution de l'air, de l'eau et des nuisances sonores ! Protégeons le climat et ayons une politique cohérente sur les mobilités !

Pourquoi faut-il agir maintenant ?

Je suis contre ce projet qui induirait une augmentation du nombre de vols annuels de 25 %, soit de 20 000 à 25 000 vols. 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 GES (Gaz à Effet de Serre). Ce dernier est un non sens climatique et économique et s'inscrit à contre courant des enjeux environnementaux actuels.

À l'heure où le trafic aérien est et sera durablement affecté par la crise sanitaire et économique, investir plus de 113 millions d'euros dans le projet, au-delà des conséquences climatiques, est une hérésie.

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 et n'aurait qu'un impact limité sur la réduction des gaz à effet de serre, il est 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 paraît plus qu'urgent d'exprimer publiquement son opposition à ce grand projet inutile, anachronique et climaticide.

Par ailleurs, au delà des enjeux globaux et nationaux, les conséquences au niveau local de l'agrandissement de l'aéroport doivent être prises en considération par les pouvoirs publics et les entreprises concernées par ce projet. Les riverain-es sont directement touchées par les pollutions de l'air et par les nuisances sonores induites par les avions. De nombreuses études ont ainsi démontré le lien entre la présence d'un aéroport et la dégradation de la santé des populations riveraines, lien qui ne peut que se renforcer avec l'augmentation du nombre de vols. La santé et la qualité de l'air est un droit commun et ce projet y porte inévitablement atteinte.

L'aéroport avec ses 470 Ha est situé sur des champs captants qualifiés de « très vulnérables ». L'augmentation des pollutions aux hydrocarbures et métaux lourds pose une question de santé publique.

Je refuse la fuite en avant d'une croissance sans limites du trafic aérien et demande :

- L'abandon pur et simple du projet d'agrandissement de l'aéroport Lille-Lesquin
- l'arrêt des lignes aériennes Lille-Strasbourg, et Lille-Lyon, Lille-Nantes accessibles à moins de 4 heures de train.
- Un engagement ferme et contractuel pour l'arrêt du transport de marchandise (fret)
- La mise en place d'un couvre-feu de 7 heures en cohérence avec les recommandations de l'ANSES et de l'avis de l'Autorité Environnementale ayant pour objectif de garantir a minima des plages nocturnes de 7 heures de repos continu aux riverain-es
- Réalisation du Plan de Gêne Sonore notamment d'insonorisation des maisons pour la population couverte par un bruit supérieur à 45dB(A).
- Le développement d'alternatives plus cohérentes avec le défi climatique et notamment la mise en œuvre des propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat visant "un retour fort à l'usage du train au-delà des voies à grande vitesse" :
- La généralisation des mesures tarifaires attractives sur le train déjà pratiquées par certaines régions
- Le développement d'un plan d'investissement massif de modernisation des infrastructures, des matériels roulants et des gares pour en faire des pôles multimodaux (lien avec les voitures, cars, vélos...)
- La réouverture des petites lignes de train, et le renforcement de l'offre de service de transport express régional (TER).

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

@129 - Eugénie - Bouvines

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 11:19:51

Page 155 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Enquête publique

Contribution :

Bonjour,

J'habite à Bouvines. Je subis donc le trafic aérien de l'aéroport de Lesquin et en particulier les atterrissages.

Mon avis est mitigé concernant ce projet.

En effet, je trouve que l'aspect modernisation est louable, surtout si l'intention est de faciliter l'accès, améliorer l'accueil et le séjour des passagers et obtenir un bâtiment écologique et durable pour la faune et la flore locales.

Toutefois je reste dans l'incompréhension quant à la volonté d'agrandir l'aéroport et donc d'augmenter le trafic aérien. J'entrevois des aspects purement financiers et économiques qui balayent tout sens logique et humain.

Je me positionne donc contre ce projet, pour les raisons suivantes:

La ville de Lille n'a pas les infrastructures pour accueillir plus de monde qu'elle en a déjà. Pour preuve, les périphériques qui sont continuellement bouchés, qu'il soit 8h du matin, 15h ou 23h.

La ville de Lille est bien située et ne nécessite pas plus de trafic aérien. Elle est à 1h de TGV de l'aéroport Charles de Gaulle, le plus gros aéroport de France et 1h de celui de Bruxelles, sans compter celui de Charleroi.

La ville de Lille s'engage à respecter les principes écologiques pris par le gouvernement français, avec notamment les accords de Paris visant à réduire les émissions et non à les augmenter. Or il est rabâché qu'un avion est plus polluant qu'un TGV. Il est donc préférable de se rendre à l'aéroport CDG grâce au TGV plutôt que de faire voler des avions plus ou moins vides vers Lille. Ce phénomène de vol à vide est connu et est aggravé par la crise sanitaire actuelle, étant donné que le télétravail se généralise de façon pérenne.

Enfin la ville de Lille et ses environs ne sont pas des lieux hautement touristiques et les ch'tis ne me semblent pas être des voyageurs aériens plus demandeurs que la moyenne des français.

Je m'interroge donc sur le besoin évalué menant à cette volonté d'augmenter le trafic aérien. Qui souhaite donc autant partir ou se rendre à Lille?!

Pouvez-vous communiquer de façon simples et transparentes les arguments qui ont poussé ce projet?

Bien cordialement

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

@130 - dufermont Michel - Camphin-en-Pévèle

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 11:44:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :aeroport lesquin

Contribution :

en tant qu habitant de Camphin en pevele je ne peux qu etre contre l agrandissement de l aéroport avec immanquablement l augmentation des vols. On ne peut pas nous brimer au quotidien sur les déplacements en voiture, mettre des taxes sur les carburants, nous interdire l accès au centre ville et de l autre coté promouvoir les déplacements aériens.. LTous les jours on nous rabâche et on nous culpabilise avec la pollution, la conso exagérée des énergies et là pas de soucis on va accroitre les vols pour faire voyager des personnes au quatre coins de l Europe

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

@131 - SAULNIER VERONIQUE - Seclin

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 12:14:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

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

Contribution :

Je suis contre ce projet. Mes raisons: *l'accroissement de la pollution de l'atmosphère, avec les rejets des gaz à effet de serre; * la lutte contre le réchauffement climatique; * l'engorgement de la circulation (situation déjà très pénible au quotidien); * et surtout les nuisances sonores de part les trajectoires des avions au-dessus des zones habitées (j'ai régulièrement l'impression qu'un avion va s'écraser sur mon habitation), ce qui nuit à la qualité de vie et au bien-être des riverains

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

@132 - Caroline - Cysoing

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 12:25:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Modernisation sans nuisances

Contribution :

Madame, Monsieur,

Page 157 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Je comprends que vous souhaitez moderniser l'aéroport mais pouvez-vous prendre en compte certains aspects pour respecter les intérêts de tous :

> aspect sur l'environnement et la population :

1/ est-ce possible de trouver des solutions pour des avions moins polluants et moins bruyants ?
J'habite cysoing, normalement la ville n'est pas située dans un couloir aérien mais on entend de plus en plus d'avions chaque jour, on a pourtant pas contrairement à fretin, lesquin, peronne.. de diminution de taxe foncière pour les nuisances donc il n'est pas concevable d'augmenter le trafic au dessus de la commune.

2/ Par ailleurs, je ne suis pas pour l'augmentation du trafic, quand on regarde le nombre d'avions qui passent chaque jour c'est impressionnant déjà, et il y a de plus en plus de compagnies qui proposent les mêmes destinations ce que je ne comprends pas (volutea et easyjet par exemple)

> aspect sécuritaire :

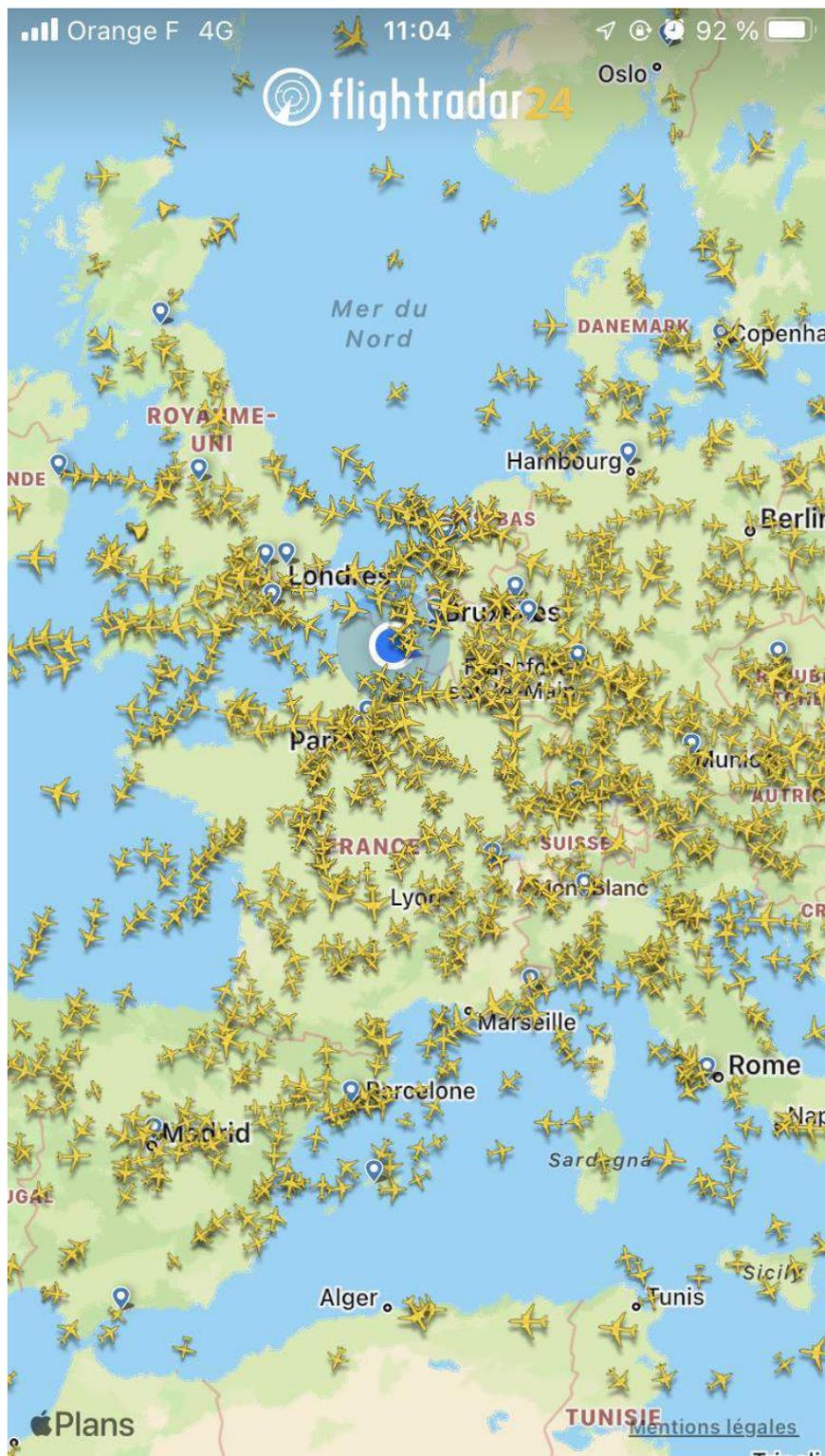
1/ vu le nombre d'avions qui circulent chaque jour, je suis surprise qu'il n'y ait pas plus de collision entre avions (cf la photo)

2/ augmenter les vols va forcément augmenter le brassage des passagers, ce qui n'est pas une bonne chose dans le contexte pandémie mondiale.

Vous remerciant par avance pour votre prise en compte de mon message.

Cordialement

Pièce(s) jointes(s) :



@133 - Pascale - Carvin

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 14:29:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 159 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Objet :projet de modernisation de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Bonjour,

Cette "modernisation" ne fera qu'augmenter les nuisances actuelles : pollution atmosphérique et sonore.

Habitant Carvin, le vol des avions est très bas dans le sens des départs pour le quartier survolé ce qui engendre une nuisance sonore (parfois une vibration de l'air persiste après le passage de l'avion) surtout lors d'un pic horaire de 11h à 14 h puis à partir de 17h notamment du vendredi au dimanche inclus.

Ai comptabilisé un passage toutes les 4 mn vers 11 h notamment ; jusqu'à 31 passages/jour.

Je suis donc contre cette extension.

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

@134 - CLOEZ GILBERT - Templeuve

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 14:47:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

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

Contribution :

Je suis contre ce projet parce que j'habite Templeuve en Pévèle depuis 2009 et après 2015, j'ai subi le problème des décollages de Lesquin qui suivaient auparavant l'autoroute A23.

Ensuite, ils se sont rapprochés de la voie TER Lille Valenciennes et ont donc créé plus de nuisances sonores (vols très bas) dans cette zone épargnée jusque là.

De plus, Templeuve en Pévèle ne fait pas partie du PEB signé en 2009 (plan d'exposition aux bruits. (voir documents joints)

Si malheureusement le projet se fait, il y aura augmentation des décollages et atterrissages et ce à n'importe quelle heure, ce qui entraînera davantage de pollution et de

nuisances.

Page 160 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Qu'advient-il du PEB qui n'est pas à jour concernant les villes qui vont subir ces nuisances supplémentaires ?

Pièce(s) jointes(s) :

Document : AP_PEB_Lille_Lesquin_15janvier 2009.pdf, page 1 sur 3



PRÉFECTURE DU NORD

DIRECTION DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE
ET DE L'ENVIRONNEMENT
Bureau de l'environnement / CL

**Arrêté portant approbation du plan
d'Exposition au Bruit (PEB) de
l'aérodrome de Lille-Lesquin**

**Le Préfet de la Région Nord-Pas-de-Calais
Préfet du Nord
Officier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur
Commandeur de l'Ordre National du Mérite**

VU le code de l'urbanisme, notamment les articles L 147-1 à L 147-11 et R 147-1 à R 147-11 portant dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes;

VU le code de l'environnement, notamment les articles L 571-11 à L 571-13 et L 123-1 à L 132-16 et R 123-6 à R 123-23 ;

VU le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Lille-Lesquin approuvé le 19 juillet 1982, mis en révision par arrêté préfectoral du 17 septembre 2007 ;

VU l'arrêté préfectoral du 17 mai 2006 modifié le 31 janvier 2008 fixant la composition de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Lille-Lesquin ;

VU l'arrêté préfectoral du 17 septembre 2007 portant décision de réviser le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lille-Lesquin ;

VU l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Lille-Lesquin en date du 27 juin 2006 mettant en avant l'évolution du trafic (notamment le fret avec +13% en 2005) et l'extension des infrastructures et équipements engagée par Aéroport de Lille et validant la mise en œuvre de la procédure de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lille-Lesquin;

VU l'avis des communes concernées et des établissements publics de coopération intercommunale compétents sur le projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lille-Lesquin consultés le 15 octobre 2007;

VU l'avis de la commission consultative de l'environnement du 27 juin 2008 sur le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lille-Lesquin ;

VU le dossier soumis à enquête publique ;

Document : AP_PEB_Lille_Lesquin_15janvier 2009.pdf, page 2 sur 3

VU l'arrêté préfectoral du 22 septembre 2008 portant ouverture de l'enquête publique sur le projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lille-Lesquin du 13 octobre au 22 novembre 2008 inclus ;

VU le rapport et les conclusions de la commission d'enquête sur la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lille-Lesquin émettant un avis favorable sans réserve assorti de trois recommandations ;

VU l'arrêté préfectoral de délégation de signature en date du 19 novembre 2008 ;

SUR la proposition de M. le Secrétaire général de la Préfecture du Nord ;

ARRETE

ARTICLE 1^{er} – Le plan d'exposition au bruit (n° PEB/DSAC N/D2-RDD/LFQQ/1) de l'aérodrome de Lille-Lesquin est approuvé conformément au dossier annexé au présent arrêté.

ARTICLE 2 – Le plan d'exposition au bruit révisé de l'aérodrome de Lille-Lesquin concerne le territoire des 16 communes suivantes : AVELIN, FRETIN, VENDEVILLE, TEMPLEMARS, BOUVINES, CYSOING, LESQUIN, PERONNE-EN-MELANTOIS, SAINGHIN-EN-MELANTOIS, SECLIN, BOURGHELLES, CAMPHIN-EN-PEVELE, GONDECOURT, GRUSON, HOUPLIN-ANCOISNE, NOYELLE-LES-SECLIN.

ARTICLE 3 – Le plan d'exposition au bruit comprend :

- Un rapport de présentation
- Un plan à l'échelle 1/25000^{ème} faisant apparaître les limites des zones A, B, C et D.

L'indice Lden définissant la limite extérieure de la zone A est fixé à 70

L'indice Lden définissant la limite extérieure de la zone B est fixé à 62

L'indice Lden définissant la limite extérieure de la zone C est fixé à 57

L'indice Lden définissant la limite extérieure de la zone D est fixé à 50

ARTICLE 4 – Le présent arrêté est tenu à la disposition du public, aux jours et heures d'ouverture habituels:

- dans les mairies des communes concernées,
- aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents : Lille Métropole Communauté Urbaine et le Syndicat Mixte du Schéma Directeur de Lille Métropole
- à la préfecture du Nord (Direction de l'administration générale et de l'environnement – bureau de l'environnement),
- à la Direction de la sécurité de l'aviation civile du Nord, Délégation Nord – Pas de Calais,
- à la Direction départementale de l'équipement du Nord.

ARTICLE 5 – Le présent arrêté sera publié aux recueils des actes administratifs de la préfecture du Nord.

L'avis de mise à disposition des documents sera publié dans deux journaux locaux et affiché dans les mairies des communes concernées et des établissements publics de coopération intercommunale compétents ; l'accomplissement de cette dernière formalité incombera aux maires et aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents et sera certifié par ceux-ci.

ARTICLE 6 – Le plan d'exposition au bruit approuvé le 19 juillet 1982 reste en vigueur jusqu'à la date à laquelle l'approbation de la révision aura fait l'objet des mesures de publicité mentionnées à l'article 5.

ARTICLE 7 – Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lille-Lesquin sera annexé et transcrit dans le plan d'occupation des sols et autres documents d'urbanisme des communes dont les dispositions doivent être compatibles avec les prescriptions définies à l'article L147-5 du code de l'urbanisme.

ARTICLE 8 – Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Lille dans un délai de deux mois suivant sa publication.

ARTICLE 9 – Le Secrétaire général de la Préfecture du Nord,

Les maires des communes d'AVELIN, FRETIN, VENDEVILLE, TEMPLEMARS, BOUVINES, CYSOING, LESQUIN, PERONNE-EN-MELANTOIS, SAINGHIN-EN-MELANTOIS, SECLIN, BOURGHELLES, CAMPHIN-EN-PEVELE, GONDECOURT, GRUSON, HOUPLIN-ANCOISNE, NOYELLE-LES-SECLIN,

La Présidente de Lille Métropole Communauté Urbaine

Le Président du Syndicat Mixte du Schéma Directeur de Lille Métropole

Le Directeur régional de l'aviation civile du Nord – Pas de Calais,

Le Directeur départemental de l'équipement,

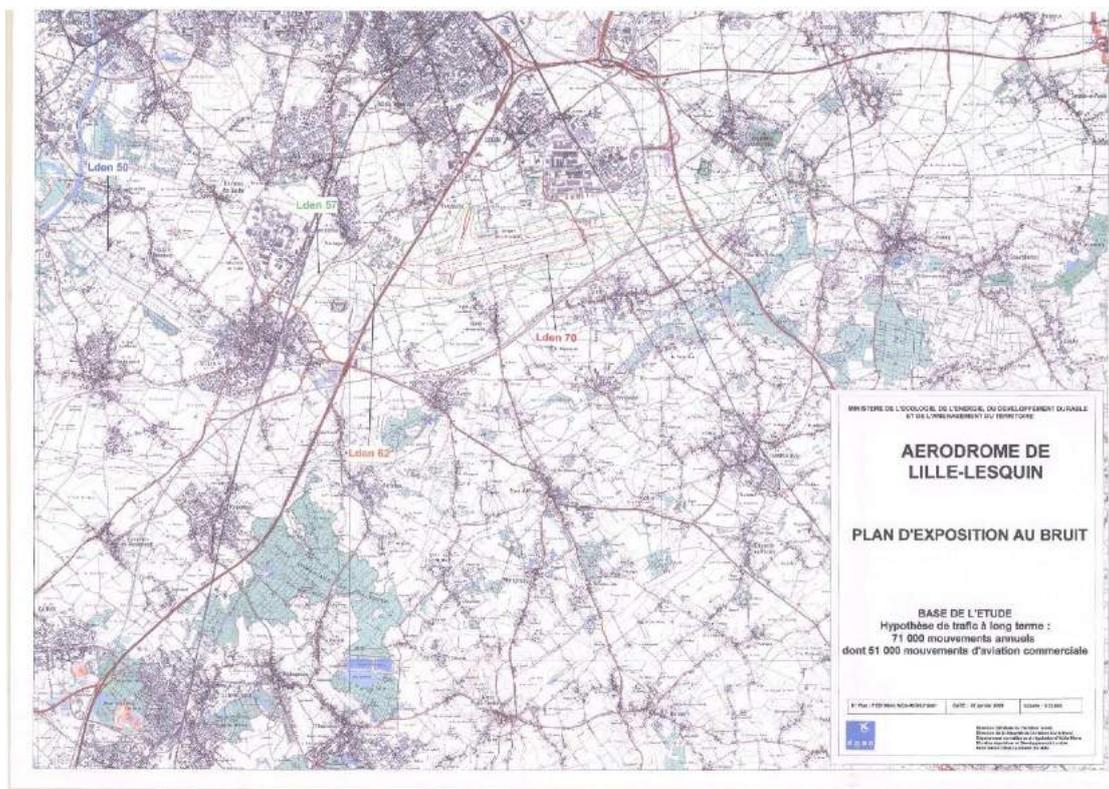
Sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à LILLE, le 15 JAN 2009

Le Préfet,

Pour le préfet et par délégation,
Le secrétaire général par intérim de la préfecture du Nord

Guillaume DEDEREN



@135 - Edith - Ennevelin

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 14:53:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : CONTRE l'agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Bonjour,

Je suis pour une modernisation et/ou mise aux normes de l'aéroport mais contre l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin.

Habitant à Ennevelin, je subis de manière croissante au fil des années les nuisances de l'aéroport, notamment au moment des décollages et particulièrement le matin tôt, le soir et le weekend ! Un agrandissement ne ferait qu'accroître ces nuisances sonores et écologiques. Il serait plus opportun d'équilibrer les horaires des départs et des arrivées en journée et en semaine pour le bien-être et le confort des habitants de la Pèvèle et des environs, merci.

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

@136 - Pierre - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 17:18:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Protection des champs captants du sud de la Métropole de Lille

Contribution :

Résumé :

Pollution des champs captants par les émissions des avions (NOx, HC, COV, SO2, PM,...) qui survolent lesdits champs au décollage de la piste orientée Est-Ouest et ramenées au sol par la pluie ?

Les eaux pluviales de ruissellement de la plateforme sont potentiellement chargées de polluant lorsqu'elles sont rejetées par infiltration dans le sol situé au-dessus des champs captants. Ces eaux polluées se retrouvent par les écoulements souterrains dans la nappe phréatique des champs captants. Ne pourrait-on pas les rejeter dans le réseau d'assainissement afin d'éviter la pollution de la nappe ? D'autant plus que le réchauffement climatique induit des épisodes d'orages violents plus fréquents, orages qui amènent les rejets de la plateforme avec surverse dans les bassins d'infiltration.

Divers questions relatives aux risques d'accidents.

Voir le fichier joint.

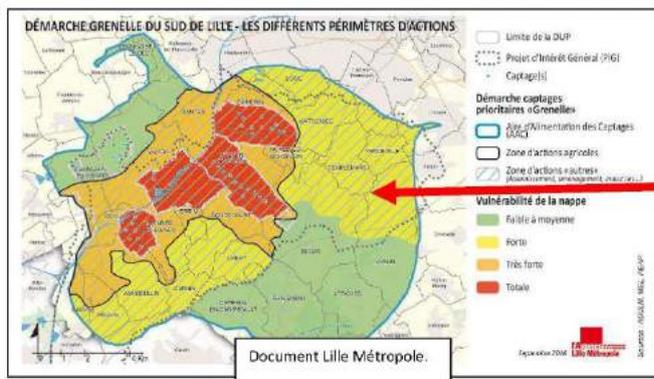
Pièce(s) jointes(s) :

Document : Question enquête publique extension aéroport de Lesquin.pdf, page 1 sur 8

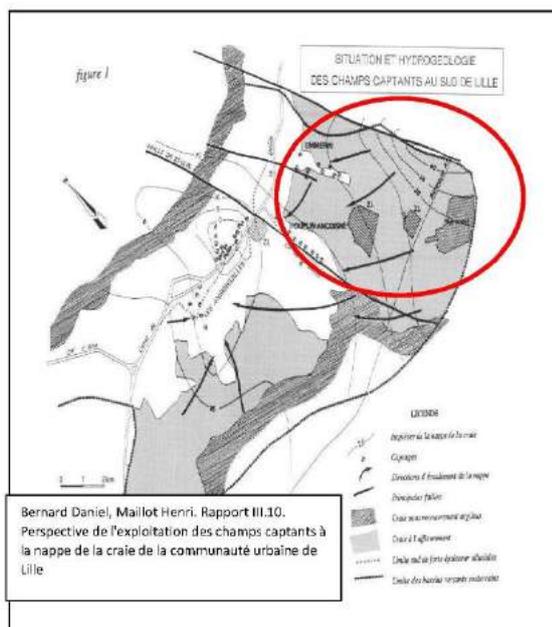
Questions enquête publique extension aéroport de Lesquin.

Protection des champs captants du sud de la Métropole de Lille

Les champs captants du sud de la Métropole de Lille sont particulièrement précieux et bénéficient d'une protection renforcée contre tous risques de pollution. Voir démarche Captages Prioritaires Grenelle. L' Aire d'Alimentation des Captages du Sud de Lille en fait partie et bénéficie à ce titre d'une protection particulière dans le SDAGE Artois-Picardie, le SAGE Marque-Deûle, le SCOT de l'arrondissement de Lille, le PLU2 de la MEL et le PIG des champs captants du Sud de Lille.



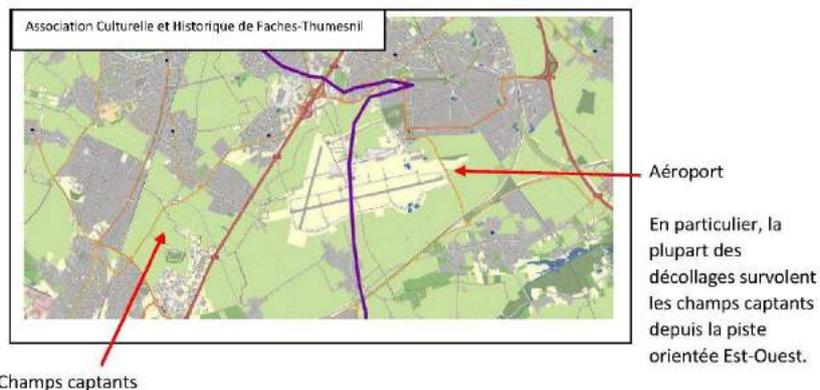
En particulier, la zone située au Nord-Est des champs captants est classée en vulnérabilité « Forte » et en « Projet d'Intérêt Général ».



Les études montrent en particulier la direction des écoulements souterrains.

Plus particulièrement, du Nord-Est des champs captants vers le centre !

Il s'avère que l'aéroport de Lesquin se situe pour une bonne part sur les champs captants.



Champs captants

Comme vue plus haut, les sens d'écoulement souterrain de la nappe vers les captages d'Emmerin, d'Houplin Ancoisne et de Seclin vont de l'Est vers l'Ouest. C'est le cas des eaux pluviales infiltrées par les terres agricoles entourant l'aéroport et par l'aéroport lui-même à travers ses bassins d'infiltration.

Qu'en est-il de la pollution engendrée par l'aéroport ?

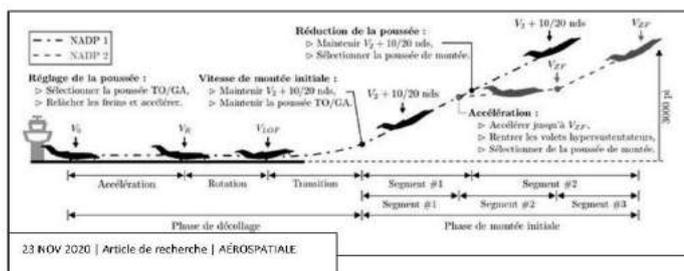
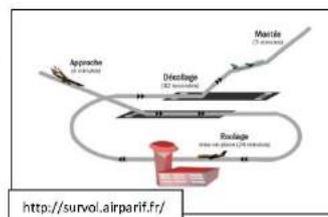
Les émissions des avions sont déterminées à partir d'un cycle théorique atterrissage – décollage (LTO : Landing Take-Off) défini par l'OACI. Il prend en compte les émissions au sol et jusqu'à une altitude d'environ 900 mètres (3000 pieds).

Les principaux polluants sont les oxydes d'azote ($\text{NO}_x = \text{NO}_2 + \text{NO}$), le monoxyde de carbone (CO), des hydrocarbures imbrûlés (HC) et composés organiques volatiles (COV) dont le benzène, des suies – vocable retenu par l'industrie pour les particules fines (PM), du dioxyde de soufre (SO_2), de la vapeur d'eau (H_2O), du dioxyde de carbone (CO_2) et enfin l'ozone (O_3), non émis directement, mais résultant de réactions photochimiques entre les NO_x , HC et COV.

La pollution des avions se situe à plusieurs niveaux

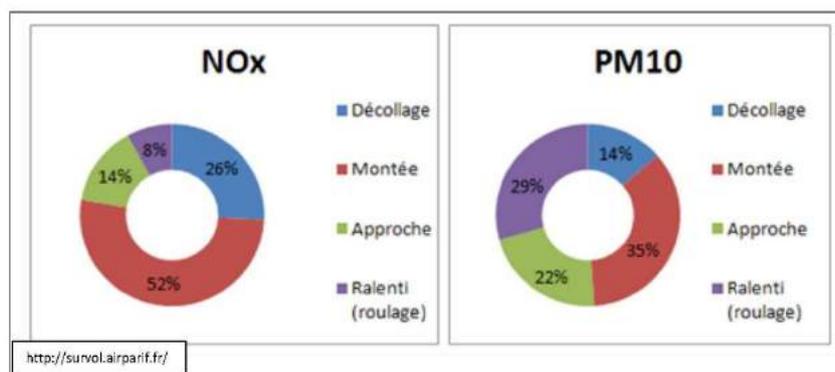
- La pollution locale directe : elle affecte les usagers des aéroports et les populations survolées en phases approche/décollage, elle comporte essentiellement du CO, des hydrocarbures imbrûlés au roulage et des COV, NO_x , des particules fines et du dioxyde de soufre (SO_2). Cette pollution a un fort impact sur la santé publique.
- La pollution d'altitudes intermédiaires : il s'agit de pollution au dioxyde de soufre (SO_2) induisant les pluies acides, et de réactions photochimiques dont les précurseurs sont les NO_x et les HC et COV générant de l'ozone troposphérique, qui va aussi jouer un rôle au niveau global.
- La pollution globale, avec un phénomène majeur : l'effet de serre lié aux émissions de dioxyde de carbone (CO_2), aux traînées de condensation et aux NO_x .

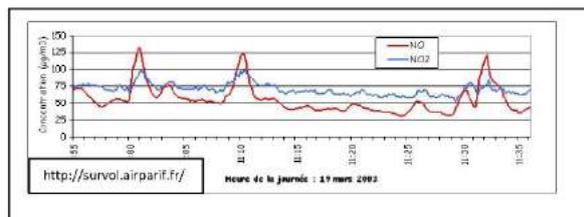
Les mouvements aériens se décomposent en 4 séquences formant un cycle standard, dit cycle « LTO » (Landing-Take Off) : 4 minutes d'approche (descente), 26 minutes de roulage à l'arrivée et au départ (vers et depuis l'aérogare), 42 secondes lors de la phase de décollage, enfin près de 3 minutes de montée. Le cycle LTO permet, notamment, de quantifier les émissions du trafic aérien en-dessous d'environ 1 000 m au sein même de la couche de mélange, où nous respirons et où les émissions ont un effet direct sur la qualité de l'air à l'échelle locale ou régionale.



Exemple de procédure de décollage. La poussée TO/GA est la pleine puissance des moteurs

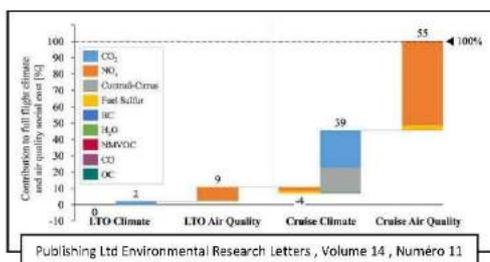
Par exemple, la phase de montée (près de 3 minutes) est responsable d'un peu plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote du cycle. La phase de décollage, qui ne dure que 42 secondes (poussée maximum des moteurs) sur les 34 minutes d'un cycle complet est responsable de 26% des émissions totales d'oxydes d'azote du cycle et 40% des émissions d'oxydes d'azote du trafic aérien sont émises pendant les phases d'approche et de décollage. Les particules fines PM10 sont principalement émises pendant les phases de montée et surtout au niveau du sol pendant les phases de roulage (26 minutes moteur au ralenti à l'arrivée et au départ, vers et depuis l'aérogare).





Évolution des niveaux instantanés d'oxydes d'azote (NO et NO2) lors de décollages d'avions (relevés à 200 m au sud d'une piste à Paray-Vieille-Poste, entre 10h55 et 11h35, le mercredi 19 mars 2003)

L'étude « Contribution des différents polluants au coût social des émissions de l'aviation. LTO = phases d'atterrissage et de décollage. Croisière = vol de croisière. © Carla Grobler et al, Environmental Research Letters, 2019 » montre que les phases LTO (décollage – atterrissage) représente 9 % du coût social de la pollution atmosphérique, hors gaz à effet de serre, émis par l'avion, alors que la phase de vol représente 55 % de ce coût. On estime actuellement que le soufre, un élément naturellement présent dans les combustibles fossiles, est présent dans le carburéacteur à une concentration de 550 à 750 ppm (ce qui dépasse les 15 ppm du diesel routier).



Evolution de la performance des moteurs d'avions.

Pour faire simple, les deux principaux polluants des moteurs d'avion sont le CO2 (effet de serre) et les NOx (pollution atmosphérique). La tendance est d'augmenter la température de combustion des moteurs pour diminuer le CO2 (l'effet de serre) mais a pour corolaire une augmentation de l'émission des NOx (pollution atmosphérique). L'objet des recherches est d'en trouver un compromis. Ce qui veut clairement dire que l'évolution de la performance des moteurs d'avions ira prioritairement vers la réduction des gaz à effet de serre, réchauffement climatique oblige, au détriment de la pollution atmosphérique avec ses conséquences néfastes en particulier au voisinage des aéroports !

Une troisième orientation est la diminution de la quantité de soufre présent dans les carburants.

Impact sur la nappe phréatique.

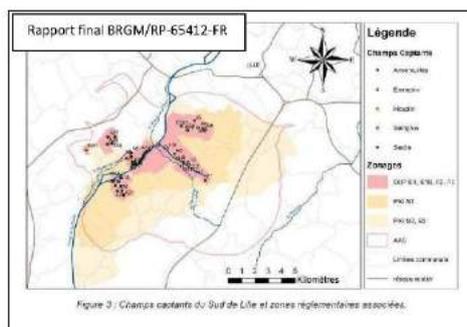
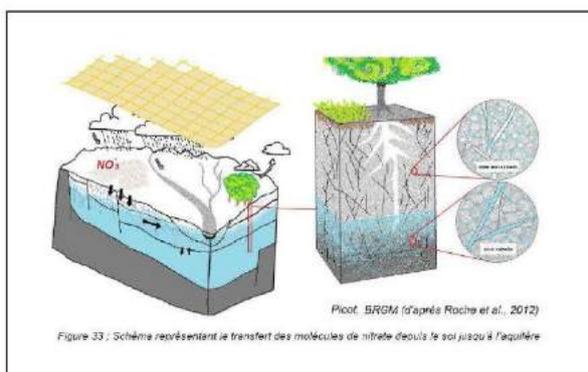
Le réchauffement climatique est l'objet d'une communication fallacieuse et de manipulations par l'industrie concernant l'impact véritable de l'aviation sur l'effet de serre. Les manipulations les plus courantes consistent à ne parler que du CO2 et encore en se référant à des chiffres, à savoir 2 % de la contribution globale, qui remontent à 1990/1992. Ce faisant, on omet le rôle joué par les NOx, les traînées de condensation et leur impact sur la formation des cirrus, nuages de haute altitude qui empêchent notamment le refroidissement de la terre pendant la nuit. On peut estimer aujourd'hui que l'impact réel de l'aviation sur le réchauffement climatique global est plutôt de l'ordre de 4 à 8 %.

Nous constatons que les impacts sur la qualité de l'air des émissions de l'aviation dépassent largement les impacts climatiques, les impacts sur la qualité de l'air étant entre 1,7 fois (plein vol) et 4,4 fois (LTO) plus élevés que l'impact climatique par unité de consommation de carburant. Cela est d'autant plus inquiétant que le trafic aérien croît beaucoup plus vite que les autres activités humaines participant à l'effet de serre. Les acteurs du transport aérien poursuivent une course effrénée à la croissance. Comme ici le doublement de la capacité de l'aéroport ! Et on sait qu'une augmentation du trafic d'un aéroport se répercute dans les mêmes proportions sur la pollution environnante.

La pollution des sols.

Au-delà de participer à la pollution de la planète, il est à noter que la pollution de l'air a un impact considérable sur la pollution des sols, car les 2 sont intimement liés. L'eau de pluie entraîne les particules de l'air pollué et tombe sur les sols.

L'eau qui s'infiltre dans le sol traverse les différentes couches géologiques puis transite au sein de la nappe d'eau de la Craie pour aboutir à l'un de ses exutoires, le plus important au Sud de Lille étant les pompages d'eau destinée à l'alimentation en eau potable. Cette eau qui s'infiltre peut être porteuse de substances potentiellement polluantes.



Au Sud de Lille, la « nappe de la Craie » est située sous les limons et les alluvions de la vallée de la Deûle, dans les couches de Craie du Sénonien et du Turonien supérieur ; elle repose sur des marnes peu perméables du Turonien moyen et inférieur (les « Dièves » qui en forment le mur. Ce mur se rencontre à environ 30 m de profondeur au Sud de Lille.

Du fait de la configuration géologique particulière de ce secteur (les géologues parlent du « Dôme anticlinal du Mélantois »), la nappe de la Craie est également très

productive, en raison d'une fissuration intense, voire d'une véritable fracturation de la roche (faille de Sedrin, par exemple).

La recharge de la nappe de la Craie se fait essentiellement par infiltration pluviale sur une aire d'alimentation des captages d'environ 15 000 ha (Rapport final BRGM/RP-65412-FR) . Les eaux de la nappe de la Craie sont relativement récentes. Il s'agit d'une ressource renouvelable à l'échelle d'une vie humaine. Les temps de transfert dans la nappe de la Craie au Sud de Lille peuvent être estimés dans une fourchette de 1 à 6 ans.

Le temps de transfert est d'autant plus court que les pluies sont intenses. Dans ce dernier cas, on peut craindre que les mesures de traitement des eaux pluviales soient sous-dimensionnées pour en absorber le débit. Le secteur de Lille Sud a connu des épisodes pluvieux d'une fréquence de 7 ans (2008, 2015) avec des volumes de 50 litres / m², liés au réchauffement climatique (à l'origine la fréquence en était centenaire !). Une intensification des événements extrêmes est à prévoir (Cf PLU2).

La nappe de la Craie au Sud de Lille est particulièrement vulnérable du fait de sa faible profondeur et du faible recouvrement. L'eau brute issue de la nappe est relativement polluée et nécessite des traitements importants.

Lorsque la nappe est quasi-affleurante (par exemple à la platière d'Emmerin), une baisse même faible du niveau peut impacter la fonction épuratoire de la zone humide associée, voire menacer l'existence de cette dernière.

Constat du PLU2 : une nappe de la craie qualitativement dégradée mais abondante et une production d'eau limitée par les pollutions et non sécurisée par des ressources supplémentaires

Si l'eau brute prélevée dans la nappe ne répond plus aux critères de qualité (définis à l'arrêté du 11 janvier 2017), elle ne pourra plus être utilisée pour la production d'eau potable.

Cette ressource, disposant d'une bonne recharge quantitative et disponible à très faible profondeur, est cependant la plus vulnérable car directement exposée aux pollutions de surface.

La MEL s'est ainsi engagée à veiller à l'équilibre de cette nappe, par la prise en compte en amont des sources de pollution, afin de garantir durablement l'accès à une eau potable de qualité pour tous à un prix maîtrisé.

Les champs captants du Sud de Lille sont une ressource irremplaçable et ont une importance stratégique pour l'alimentation en eau de la Métropole. Ils fournissent plus de 40% de l'eau potable distribuée mais ne disposent cependant que d'une très faible protection géologique.

Il est nécessaire d'identifier les sources de pollutions diffuses et dispersées qui sont à l'origine de la présence de substances polluantes dans les eaux.

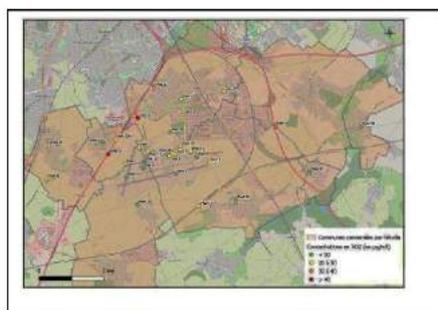
Enquête publique :

Le paragraphe 2.3 du document B01 « avis de cadrage de l'AE » parle essentiellement de traiter les eaux de ruissellement issue de la plateforme aéroportuaire et des routes. Ce document rappelle l'importance des champs captants du sud de la Métropole et propose de considérer que les enjeux liés à l'eau sont majeurs.

Le paragraphe 5.10 du document B02 « Résumé non technique » parle toujours de la surveillance des eaux de ruissellement de la plateforme aéroportuaire, jamais des eaux de pluies au-dessus des champs captants.

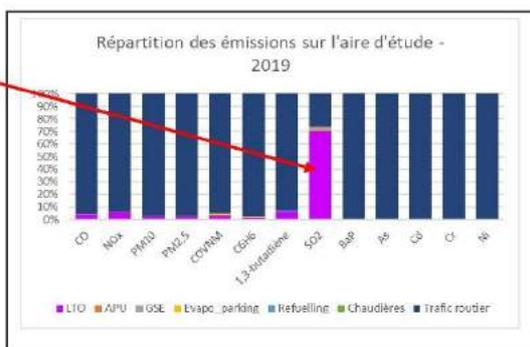
« Un réseau de surveillance des eaux souterraines est présent au sein de l'aéroport. Il se compose de 6 piézomètres positionnés en amont et aval des bassins de rétention et d'infiltration d'eau pluviale dont le suivi est assuré par l'aéroport. »

Le paragraphe 5.12 du document B02 « Résumé non technique » parle de la qualité de l'air.



NDLR : Elle fait état de mesures réalisées à proximité de la plateforme mais pas sur la zone de décollage au-dessus des champs captants.

Elle signale une teneur importante en SO2 uniquement dans la phase LTO, tout en précisant : « Le dioxyde de soufre n'est pas un polluant problématique, ni dans l'enceinte ni autour de l'aéroport. » Alors que l'on sait que le SO2 est un des principaux contributeurs de l'aviation aux pluies acides. L'étude ne prend toujours pas en



compte cette pollution au-dessus des champs captants (eaux de pluies polluées par la pollution de l'air de la phase LTO) qui ne fait pas partie du périmètre de l'aire d'étude et conclue :

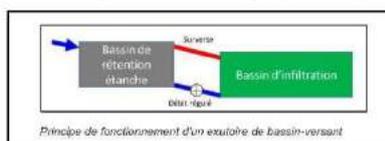
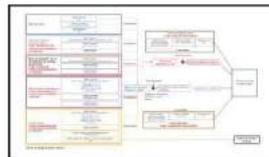
« Le cycle LTO (Landing and Take-Off) est le principal contributeur de dioxyde de soufre (SO2) à hauteur de 70% des émissions et le second émetteur des particules sur l'aire d'étude. »

Le paragraphe 5.16 du document B02 « assainissement... » fait état d'une simple filtration des eaux pluviales avant rejet dans l'environnement par infiltration et donc un rejet dans les champs captants ! Le sens d'écoulement souterrain de ces eaux se dirige vers le centre de la nappe.

« 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. » Les seuls capteurs mentionnés (§5.3) sont des capteurs de niveaux et un contrôle des COT (Concentration Organique Totale).

NDLR : Il faudrait plutôt rejeter cette eau usée dans le réseau d'adduction et non pas dans le milieu des champs captants.

Le paragraphe 7.6.1 du document B02 détaille les effets sur la gestion des eaux pluviales. Elle précise notamment : « Les bassins de régulation peuvent recevoir la pluie centennale sans débordement mais avec surverse dans les bassins d'infiltration. On note des débordements du réseau dès la pluie vicennale (20 ans - 4 h), 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. »

NDLR : Il apparaît donc que ces eaux polluées vont s'infiltrer directement dans les champs captants ! De plus, l'expérience de ces 20 dernières années montrent que les pluies dites centennales arrivent

dans le secteur de l'aéroport tous les 7 ans : 2008 puis 2015 !

Questions :

1. Les avions décollent en général au-dessus des champs captants dans une phase de rejets de polluants très importants qui sont entraînés par les eaux de pluies vers la nappe souterraine. Le dossier d'enquête publique n'évoque pas cette pollution de la ressource en eau de la zone protégée des champs captants de forte vulnérabilité. Quel est l'impact de la pollution générée par l'aéroport dans son environnement aérien (en phase LTO) sur la nappe phréatique des champs captants du sud de la Métropole et quel impact à la suite du doublement du trafic aérien ? Quelle est l'analyse chimique des eaux brutes de la nappe ? Quelle est la part due au survol des champs captants du trafic aérien dans les phases de LTO ?
Le SCOTT et le PLU2 interdisent tout aménagement du trafic routier dans les zones de vulnérabilité forte des champs captants entraînant une dégradation de la quantité et de la qualité de la ressource en eau. Ces interdictions doivent s'appliquer au trafic aérien et plus particulièrement au survol des champs captants à vulnérabilité forte lors des phases de LTO particulièrement polluantes. L'augmentation du trafic aérien par le doublement de la capacité de l'aéroport amènera automatiquement une dégradation de la qualité de l'eau. Ce qui n'est pas admis !
2. Les eaux de pluies de ruissellement sont rejetées dans les champs captants avec une séparation des hydrocarbures. Quels autres polluants qui se retrouveront dans la nappe phréatique ? Et quelle surveillance de cette pollution ? Le dimensionnement des équipements induit des débordements de plus en plus fréquents à la suite du réchauffement climatique. Sont-ils suffisamment dimensionnés pour faire face à ces débits, y compris la capacité à traiter les hydrocarbures ? Les rejeter dans le réseau d'assainissement ?
3. En cas d'accident au décollage, l'avion tombera vraisemblablement sur les champs captants qui se trouvent en bout de piste. Quel impact sur la nappe phréatique ? En doublant le trafic aérien, on double également le risque d'accident.
4. Lorsqu'un avion a un dysfonctionnement grave au décollage, il peut revenir se poser après une opération de délestage de carburant pour des raisons de sécurité. Ayant peu volé, l'avion n'ayant pas consommé beaucoup de carburant pourrait avoir une masse au-dessus des limites autorisées. Cette procédure est encadrée par la Tour de contrôle qui lui indique le lieu de largage. Pour l'aéroport de Lesquin où se trouve ce lieu de largage ? Le doublement du trafic aérien en double le risque.

@137 - Bourgois Marie - Marcq-en-Barœul

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 17:41:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement

Page 174 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Contribution :

rénovation oui , agrandissement NON

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

E138 - Marie-paul Monie

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 18:18:24

Lieu de dépôt : Par email

Objet :Contre l'agrandissement de Lesquin

Contribution :

Nous sommes contre l'extension de l'aéroport de lesquin . Habitant seclin , nous subissons tous les jours les nuisances des avions (bruits , vue)et nous ne parlons pas de la pollution qu' engendrent les atterrissages ou les décollages à quelques encablures de notre maison .Nous sommes à la limite du tolérable! !Nous n'osons envisager le développement de cet aéroport qui va à l'encontre de la défense de notre environnement à tous ! Mr et Mme Monié YEnvoyé de mon iPhone

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

@139 - Marie Paule - Seclin

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 18:31:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Refus de l'agrandissement de Lesquin

Contribution :

Nous sommes contre l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Actuellement les nuisances des avions qui atterrissent ou décollent sont déjà à la limite du tolérable! Toute augmentation du trafic serait alors insupportable dans une zone urbaine déjà bien impactée par le trafic aérien existant

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

@140 - Godde Patricia - Seclin

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 18:39:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :ENQUETE SUR LA MODERNISATION AGRANDISSEMENT DE L'AEROPORT DE LESQUIN

Contribution :

J'ai acheté récemment une maison dans la résidence Lénine à Seclin. Lors du compromis, ma maison ne figurait pas dans le couloir aérien.

Or dans les faits, de nombreux avions survolent ma maison, souvent à basse altitude et la nuit aussi.

Cela perturbe fortement mon sommeil et nuit à ma santé car je suis dans l'incapacité de me rendormir.

La journée, cela fait peur à mes petits enfants car les avions sont très bas et bruyants. Mon petit fils de 4 ans pense que les avions vont s'écraser sur la maison.

La modernisation, agrandissement des pistes, ne fera qu'exacerber ces nuisances tant au niveau du bruit, de la pollution et du danger.

Cela deviendrait totalement insupportable. La maison serait aussi dépréciée en cas de revente.

Ce serait bien dommageable pour tous les habitants de Seclin.

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

@141 - Lohner Pascale - Seclin

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 19:40:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin et ses nuisances!

Contribution :

Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin et ses nuisances!

Notre région est déjà très bien équipée :

Roissy à 1h de Lille, Navette pour les aéroports belge

L'avion d'aujourd'hui et de demain, ce devrait être le train !

Nous aurons à répondre de notre manque de discernement écologique concernant l'avenir de nos enfants

Page 176 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Je suis contre l'extension de l'aéroport

Pascale

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

@142 - Laurent - Cysoing

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 21:18:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Je ne suis pas en faveur de l'agrandissement de l'aéroport ni à son développement.

En effet, Lille a à proximité immédiate à moins de 2h en voiture et 1h de train 2 grands aéroports internationaux (Roissy CDG et Bruxelles Zaventem) ainsi que 2 aéroports vols low cost (Bruxelles South Charleroi) et Beauvais).

La pollution sonore, visuelle et co2 qu'engendre les avions dans la Pévèle notamment ne fait que s'accroître. Les avions volant à basse altitude au-dessus des centres bourgs (Wannehain, Bourghelles, Cysoing, Bouvines, Perennes-en-Mélantois) notamment le permettent plus de vivre tranquillement et d'être à la campagne.

Vivant à Cysoing depuis 5 ans, nous voyons la situation se dégrader d'année en année.

Modifier la trajectoire en phase d'atterrissage et/ou l'orientation des pistes ne serait-il pas envisageable à court terme afin de limiter ces nuisances?

Nantes, Bordeaux, Lyon toutes ces destinations distantes de 3 heures max de centre à centre ville ne suffisent-elles pas ?

Pourquoi les contributeurs locaux devraient-ils également financer les moyens de transport public nécessaires à l'essor de cet aéroport aujourd'hui mal desservi ?

Ce projet n'a pas de raisons d'être, tout simplement.

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

Page 177 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

@143 - Florent - Ronchin

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 09:13:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Un projet à contre temps

Contribution :

L'aéroport de Lille Lesquin souhaite voir sa fréquentation augmenter et pour accueillir un hypothétique besoin croissant de déplacement en avion L'aéroport souhaite augmenter les capacités d'accueil des voyageurs et le nombre de vols (évidemment). Le foncier en Métropole lilloise est fortement sous tension les problématiques d'accès à l'eau potable et à des produits agricoles locaux de qualité sont des sujets peu pris en considération au regard de la politique volontariste d'artificialisation menée par la MEL. Concernant l'eau et son accès nous venons de subir depuis 2019 de fortes restrictions d'accès à l'eau potable (<https://www.mel-ileo.fr/voir-actualite.aspx?ida=151>) à ce jour le problème persiste et la situation de l'aéroport renforce cette pression sur cette ressource (les marais de fretin sont à proximité directe de l'aéroport et ils jouent un rôle essentiel dans la qualité de l'eau que nous consommons. L'augmentation du nombre de voyageurs pose la question du traitement de l'eau pour cet afflux en plus et le nombre de vols croissant pose la question de la pollution des sols et du devenir de cette pollution (en général elle finit dans notre robinet...

De plus cette augmentation du trafic va à l'encontre de l'évolution des besoins en transport sur la commune nous possédons d'importantes infrastructures ferroviaires et autoroutières le besoin en aéroport me semble superflu. De plus les nuisances sonores pour les riverains vont encore augmenter en gonflant le trafic routier par ricochet (qui va en transport en commun à l'aéroport?)

Ce projet n'a aucun sens et ne répond à aucun besoin mais il renforcera les problématiques qui rendent la vie de moins en moins agréable sur le territoire de la MEL.

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

@144 - DERON MYRIAM

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 09:43:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : non à l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Nous sommes contre l'agrandissement de cet aéroport. Nous habitons LA NEUVILLE 59239, il s'agit d'un petit village de 650 habitants à l'orée de la forêt de Phalempin et du site ornithologique de Thumeries. Il y a déjà suffisamment d'avions qui survolent notre petit village. Si nous avons fait le choix de résider en campagne c'est pour le calme, et pour ne pas subir de nuisances sonores sinon nous résiderions en périphérie des villes. Donc NON NON NON à ce projet. Comme dit précédemment déjà beaucoup de trafic aérien que nous subissons en été lorsque nous sommes en extérieur, beaucoup d'avions et très bruyants.

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

@145 - DELVOIE FRANCK - Péronne-en-Mélantois

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 09:58:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'extension de l'Aéroport de LESQUIN et au sacrifice de Péronne en Mélantois

Contribution :

Les Péronnais s'étonnent de ne pas être intégrés aux réunions publiques concernant le projet d'extension de l'aéroport de LESQUIN,

En effet nous subissons d'énormes nuisances tant au niveau sonores qu'au niveau de la pollution (particules fines sur les écoles).

La situation est insupportable par vent d'est avec des décollages incessants en RNAV08, ainsi que durant les phases d'atterrissage.

Depuis mars 2016 la situation s'est détériorée, avec le déplacement sans concertation du couloir aérien vers le centre bourg de Péronne en Mélantois pourtant les plus densément peuplées du secteur avec 1 000 Habitants au Km².

Je m'oppose catégoriquement à tout projet d'extension de l'aéroport de Lesquin, le maillage ferroviaire du territoire Français permettant un transport avec une empreinte carbone modérée.

Je souhaite que le couloir aérien pour le décollage par vent d'est survole la ligne ferroviaire TER (Lille-Valenciennes), Péronne en Mélantois n'est pas un hameau ! mais bien un village densément peuplé qui souhaite retrouver sa quiétude sans être sacrifié au profit de quelques hameaux de nos voisins Fretinois et Templeuvois.

S'il vous plait, entendez nos voix et nos plaintes !!!

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

@146 - OUZIAUX Marc - Wattignies

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 12:13:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

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

Contribution :

Page 179 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Tant que la motorisation des avions restera inchangée, il est inutile de promouvoir ce moyen de transport très gourmand en carburant et donc très polluant si l'on compare le nombre de litres consommé par passager et par kilomètre parcouru.

Transport réservé de plus à une certaine élite qui s'octroie donc le droit de polluer en imposant cette pollution à tous ses concitoyens.

La nuisance sonore non négligeable également devrait engendrer un arrêt complet des vols de nuit de 22h à 7h.

Vous l'avez deviné, je trouve que ce projet d'agrandissement inutile.

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

@147 - Quinart Noella - Seclin

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 15:42:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Enquête aéroport Lesquin

Contribution :

Je suis déjà gênée actuellement par le bruit des avions. J'ai l'impression qu'ils volent de plus en plus bas et qu'ils ne respectent pas le couloir aérien, je suis donc contre le projet d'agrandissement car je ne veux pas être gênée toute la journée et encore moins la nuit. Je suis malade et ma santé en dépend. Dormir correctement la nuit est primordial pour moi.

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

@148 - Vandevoorde Jean-Rémy - Seclin

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 15:44:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

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

Contribution :

La ville de Seclin est déjà survolée par un grand nombre d'avions avec les nuisances sonores qui en découlent.

Ce projet de modernisation va engendrer d'autres nuisances et ne tient aucun compte des problématiques environnementales.

Nous avons aussi d'importants problèmes de santé.

C'est pourquoi nous demandons à remettre ce projet en débat avec l'ensemble des partenaires sociaux

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

@149 - Sobrie Benoit - Templemars

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 19:13:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet de Modernisation de l'aéroport

Contribution :

Bonjour,

Je suis d'accord pour la mise aux normes de l'aéroport.

Cependant je suis contre son agrandissement car cela engendrerait des vols supplémentaires et donc des nuisances supplémentaires à celles produites par les avions qui survolent aujourd'hui la commune de Templemars : bruits désagréables, nuisances visuels car on les voit de notre jardin, pollution : nuages de pollution , horaires de survol en inéquation avec la vie du citoyen et de sa famille.

Merci de bien vouloir prendre en compte mes constats.

Mr sobrie

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

@150 - Bouderballa Gerard

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 19:47:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Nuisances et pollution

Contribution :

Bonjour

Je suis habitant de la ville de lesquin depuis 2015 et au début nous n entendons pas du tout les décollages des avions. Depuis plusieurs mois tôt le matin nous entendons les décollages de gris avons. Sans compter sur la pollution que cela engendre et engendrera s il y a extension du trafic. Nous sommes contres

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

@151 - Leclercq Sylvie - Lesquin

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 20:05:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Nuisances liées à l'extension aéroport lille

Contribution :

Bonjour, j habite à lesquin quartier 'la motte' . Nous avons remarqué que depuis plusieurs mois nous entendons les avions depuis notre logement dès 6h du matin! Nous savons que nous sommes proche de l aéroport mais nous n étions pas impactés par cette nuisance sonore ! Nous craignons fort qu avec un trafic plus important il sera difficile de vivre sereinement! Oui pour l aéroport comme il est à ce jour! mais non pour l extension du trafic sous le nom de "modernisation "de l aéroport ! Dans ce cas nous n aurions jamais acheté notre maison à lesquin!!! Nous aurions un préjudice par perte de valeur de la maison! Cordialement

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

@152 - Arnaud - Lille

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 20:58:24

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Moins d'avion

Contribution :

L'avion extrêmement polluant et vouloir augmenter le volume d'accueil est un non sens écologique.

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

@153 - AVEZ RENAUD - Bouvines

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 21:05:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : NON à l'augmentation des vols

Contribution :

NON à l'augmentation du trafic de l'aéroport, en tant qu'habitant de Bouvines nous sommes fortement impacté par le trafic aérien...en plus certains avions sont bruyants, d'autres ne respectent pas les hauteurs nécessaire aux survols des agglomérations...

Quand on effectue des signalements à l'aéroport, la réponse se fait attendre et lors de la réponse "tout est toujours normal"... !

OUI à l'aménagement intérieur ou extérieur de l'aéroport qui est nécessaire aux passagers, comme par exemple aménagement des transports "Métro, gare SNCF, accès autoroutier" etc...

Page 182 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

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

@154 - Persuy Romain - Lille

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 21:08:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Un mode de transport archaïque

Contribution :

Avec la crise environnementale, de plus en plus prégnante, un projet d'extension d'aéroport secondaire paraît archaïque. Les moyen courriers doivent être remplacé par des moyens de transports à faible impact environnemental de façon urgente, voir immédiate.

Cet aéroport, je le souhaite mais il le faut, ne servira plus à rien dans quelques années. L'attractivité de la métropole passe par la sobriété énergétique.

Le monde est en danger, respectons le, investissons dans l'écologie !

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

@155 - ML ml - Lesquin

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 21:30:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : refus de la modernisation-agrandissement

Contribution :

pourquoi réfléchir à un agrandissement alors que la MEL et notamment la couronne sud de Lille manque cruellement de territoires naturels, réfléchissez plutôt à créer un grand espace nature!!!!

quel coût en terme d'impact écologique et de santé sur les habitants à proximité pour les voyages des plus aisés !

ceux qui le souhaitent n'ont qu'à venir habiter près de l'aéroport pour subir les nuisances sonores que nous ne connaissons pas il y a quelques mois!!

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

@156 - HESSEL Jacques - Villeneuve-d'Ascq

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 22:20:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Monsieur Il est donc envisagé d'agrandir l'aéroport de Lesquin . A sa construction, l'aéroport était éloigné de la Ville. Aujourd'hui, sous l'impulsion des maires, la métropole s'est rapprochée, et les modes de transports se sont diversifiés. De Lille, en train, il ne faut qu'une heure pour rejoindre directement l'aéroport de Roissy, 1h pour Bruxelles, et 1h30 pour rejoindre Londres. Par ailleurs, il est envisagé de supprimer les vols aériens supérieurs à 2 h ! Alors, je trouve plus judicieux d'augmenter la cadence des trains, et d'améliorer notablement le fonctionnement de la SNCF plutôt que d'agrandir l'aéroport. Voilà mon avis.. Sincères salutations J. Hessel 59650 V; d'Ascq

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

@157 - Géry - La Madeleine

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 07:57:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

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

Contribution :

Aucun intérêt à l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin (la région est hyper-connectée aux autres régions, et aux autres pays voisins, grâce à cet aéroport, aux trains, autoroutes, réseaux de canaux).

Et, bien sûr, non-sens écologique total : espaces naturels à préserver dans un monde qui, année après année, bat des records de chaleur : pourquoi vouloir développer encore le mode de transport aérien très polluant et, en même temps, accentuer la bétonisation des sols ?

Les grands sommets, type "COP 26" sont très décevants en termes de décisions ; pourquoi les collectivités locales n'auraient-elles pas plus d'intelligence et de vision à long terme (et bien sûr, pas seulement économique) ?

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

@158 - Debachy Julien - Seclin

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 10:05:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le projet d'agrandissement et mesures pour le bien être des riverains dans la configuration actuel

Contribution :

Bonjour,

Tout d'abord, je suis satisfait de pouvoir enfin pouvoir exprimer mon opinion sur le sujet, car l'absence de consultation est flagrante.

Vivant plein axe dans le couloir aérien, je pense pouvoir parler des nuisances en connaissance de cause.

Voici les raisons de mon opposition au projet d'agrandissement:

1)La finalité du projet est d'augmenter le nombre de passagers par 2 avec une augmentation des vols de 25%. Celle-ci sera axée principalement sur les voyages à l'étranger. Cela implique donc une très forte augmentation du trafic aérien et de son lot de nuisances quasi uniquement sur les périodes de vacances scolaires. Donc on peut imaginer + 5% hors vacances scolaires et +50% pendant les vacances.

2)Je pense aussi que cet agrandissement masque une arrivée du FRET aérien sur l'aéroport de Lesquin avec un fort développement économique à la clé (notamment pour la Région et redevances pour les communes touchées) avec malheureusement de fortes nuisances : le bruit, le trafic, la pollution

3)Dans ce projet il n'y a aucuns intérêts sociaux et environnementaux. Seulement un intérêt financier, mais pour les populations touchées celui-ci va dans le sens inverse avec une baisse importante de la valeur de nos biens.

4)Augmentation des nuisances sonores avec l'arrivée d'appareils plus gros avec la mise aux normes de la piste. Est-ce que l'étude prend en compte la taille des avions qui volent actuellement ou bien les futurs avions? Egalement une fréquence encore plus importante. Actuellement par vent d'Est il peut y avoir 4 à 5 atterrissages qui se succèdent alors imaginez avec l'agrandissement.

5)Il est également simplement honteux, à l'heure du réchauffement climatique et en pleine métropole qui cherche à faire baisser son bilan carbone, de valider cet agrandissement avec plus d'avions qui polluent, plus de trafic automobile qui polluent (plus de particules fines de CO2....et des solutions qui ne seront pas utilisées par les usagers. Les bus Transpoles ne sont pas remplis, pourquoi ceux de l'aéroport le seraient? L'air de la Métropole est déjà très pollué, faut-il aller dans le sens de l'aggravation?

Voilà les raisons de mon opposition au projet d'agrandissement de l'aéroport.

Par ailleurs je pense que la mise en lumière de tous ces enjeux devrait déboucher en plus du non agrandissement sur des mesures pour le bien être de la population en accord avec les engagements pris pour l'horizon 2025:

-Suppression des vols intérieurs pouvant être remplacé par un voyage en train +2h30

-Suppression des vols de nuits avec une trêve de 22h00 à 7h00 (le sommeil est important pour tout le monde et surtout pour nos enfants)

Mr Debachy

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

@159 - Jérôme - Ronchin

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 13:00:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Avis sur le projet d'extension de l'Aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Une partie du projet consiste à sécuriser hommes et matériels.

Mais surtout il s'agit de doubler les capacités actuelles d'ici 2039 au profit du nouvel opérateur « Aéroport de Lille SAS », et sa rémunération au travers des droits aéroportuaires de toutes natures et des péages de parkings de véhicules automobile.

A cette fin seront doublées sur Lesquin des liaisons dont les départs existent déjà depuis les aéroports de Roissy-Charles de Gaulle, Bruxelles et Charleroi.

La création prévisionnelle d'emplois directs est modique (368 ETP liés aux infrastructures), ainsi que 1347 ETP induits pour les acteurs de tourisme (des séminaires essentiellement), le tout à l'horizon 2039.

Plusieurs liaisons intérieures sont maintenues ou développées au détriment du train.

Les incidences environnementales sont très importantes :

. imperméabilisation de 17 Ha supplémentaires pour l'aérogare et les parkings, nouvelles constructions sur 3,16 Ha (projet immobilier de « bureau et de petite logistique » ;

. pollution de l'air, de l'eau, des terres ;

. intensification du niveau de bruit pour les communes environnantes ;

. Hausse du trafic automobile convergeant vers l'aéroport ;

. Pas d'indication sur la complémentarité entre liaisons aériennes et liaison ferroviaires (doublons ?)

Au regard des nuisances attendues pour les riverains de l'Aéroport, des nuisances environnementales de toutes natures, de l'impact économique faibles pour les 1,2 millions d'habitants de la MEL, ce projet n'est pas à soutenir.

Alors que la création de lignes ferroviaires au départ de Dunkerque, Lille, Charleroi, Amiens.. (évitant la région parisienne) seraient bien venues et écologiquement responsable.

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

@160 - Gaudron Gaelle - Lezennes

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 14:06:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Favoriser le train

Contribution :

Le développement de cet aéroport de 2nde zone favorise la pollution de l'air et des sols. L'urgence climatique doit être prise en compte. De plus, le coût du carburant des avions ne va pas cesser d'augmenter. Le kérosène est cher et polluant. Les investissements dans le transport ferroviaire permet une pollution moindre et une accessibilité des transports au plus grand nombre.

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

@161 - Jonathan - Bouvines

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 14:42:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre l'agrandissement

Contribution :

Vous connaissez évidemment le contexte actuel, la santé avant tout, il y a le virus mais pas que : Je vous rappelle que le bruit généré par les avions joue un rôle néfaste sur la santé, selon de nombreuses études que vous trouverez sur internet. Moi-même résidant sur Bouvines, je constatai de jour en jour (avant le covid) et depuis que TUI et RYANAIR sont arrivés et ont augmenté leurs vols et de nuit pour TUI. Des bruits et vibration dans mon habitation plus conséquent. LE 737-800 est très bruyant faisant tremblé même les toitures. Détecteur de bruit intérieur pour preuve.

A noter aussi concernant les A330 et 737 : Bien que la baisse de bruit des nouvelles générations de moteurs soient prouvées, le bruit/vibration se ressentira la masse de l'appareil fait que cela génère des trainés et déplacement/compression d'air beaucoup plus importante et donc plus de gêne.

J'ai donc plusieurs questions :

- Qu'allez-vous mettre en œuvre de manière pragmatique, visible et immédiate pour la population proche de l'aéroport ? par exemple la limitation par des taxes est une chose, mais ce n'est pas une solution si les compagnies peuvent payer, elles voleront de nuit, et vous l'écrivez même dans une réponse au chat du 28/10/2020 +de gros porteur mais jusqu'à quelle taille ? (Voir fin du message pour cette réponse) ...

- Au niveau financier pour améliorer les habitations conçues en majeure partie avant 1990 et donc mal étudiées pour absorber ce trafic, bruit, vibration (par exemple on pourrait arriver à des cas comme Beauvais ou des tuiles s'envolent aux passages des avions : https://www.leparisien.fr/oise-60/aeroport-de-beauvais-les-avions-volent-tres-bas-les-tuiles-s-envolent-21-09-2022*****630.php). Comment allez-vous accompagner la population ?

- Concernant la perte de l'intérêt immobilier sur Bouvines car à ce jour le trafic reste acceptable, si demain nous passons sur de plus gros porteurs, cela risque de faire fuir des acheteurs (Existera-t-il des compensations pour les gens ayant acheté avant la date du projet et souhaitant revendre ?)

- Concernant le FRET avion gros porteur comment est évalué le trafic, aucune notion dans ce projet. Est-ce qu'il y aura aussi développement du FRET AERIEN ?

-

Finalement, ce projet est-il bien pensé ? L'aéroport s'inscrit aujourd'hui dans un plan d'urbanisation massif dans la métropole et autour de cet aéroport et risque de provoquer des risques sanitaires, alors que Roissy CDG / Bruxelles est à 1h en TGV, sans parler de Charleroi, avec toutes les infrastructures efficaces pour se déplacer et écologique (metro, parking relais, tgv). Pourquoi concrètement agrandir l'aéroport de LILLE-LESQUIN ? Quels sont les réels apports pour la population, à part les vacances hors France en effet pour les déplacements régionaux le gouvernement souhaitant développer le TGV. Je trouve ce projet plein d'ambiguïté et imprécis de plus vous parlez trop en %tage, il faut plus de chiffres concrets quantitatifs et qualitatifs sur l'aspect sanitaire.

Il faut aussi des garanties sur le bruit et la diminution du bruit.

Je ne vois aucun problème pour la modernisation, mais je suis totalement vu aux arguments cités plus haut quand à l'agrandissement et l'augmentation du trafic et de passager.

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

@162 - Mottez Laurence - Cobrieux

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 14:45:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :agrandissement de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

Je suis tout à fait opposée à l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin.

Le Pévèle-Mélantois est le poumon vert de Lille et ses environs. Préservons notre région!!!

Pourquoi venir augmenter la pollution atmosphérique, ajouter du béton avec l'agrandissement de l'aéroport, rendre notre campagne invivable par le bruit lors du passage des avions déjà trop nombreux, alors que notre région est déjà bien polluée par la circulation routière.

Il serait bien plus opportun d'améliorer les communications ferroviaires dans notre région,

afin de désengorger les routes et autoroutes de plus en plus saturées.

Nous n'osons plus sortir de notre campagne pour rejoindre la ville tant la circulation est devenue dense.

Nous n'avons pas besoin dans la région d'un aéroport plus important qui nous apportera que des nuisances

Respectons notre belle nature et ses habitants !

Laurence de Cobrieux.

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

@163 - Françoise - Marquéglise

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 15:36:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON

Contribution :

Page 189 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

L'heure n'est plus à l'extension des aéroports. L'heure est à la réflexion pour stopper notre impact sur l'environnement : stop à l'artificialisation des sols, stop aux dépenses de carburant : la fabrication de l'hydrogène n'est pas encore satisfaisante, stop aux multiples dépenses d'énergie que cela génèrerait (électricité, eau, ...), stop à la pollution sonore...

L'heure est à la réflexion sur la diminution drastique de notre impact : développement des mobilités douces, remise en fonctionnement des lignes abandonnées de chemin de fer,...

L'heure n'est plus à la destruction, mais à la reconstruction de notre environnement, de notre biodiversité.

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

@164 - PROOT Didier

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 15:44:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : PROOT Didier FRETIN quartier Huvet - Ce projet est un non sens écologique

Contribution :

Tout d'abord, j'exprime mon désaccord concernant l'agrandissement de l'aéroport de Lille. Il existe actuellement assez d'aéroports avoisinants (Roissy, Orly, Charleroi, Beauvais) pour satisfaire le trafic aérien actuel et futur. Point n'est besoin d'augmenter les causes de pollutions atmosphériques pour le profit financier d'une société privée.

-D'ores et déjà, il convient d'instaurer, à l'instar de nombreux aéroports européens et nationaux, un couvre-feu entre 22 heures et 07 heures pour les vols commerciaux (Exception faite, uniquement, des vols sanitaires). Il en va de notre santé, le sommeil en est la clé.

-L'agrandissement va générer une augmentation très importante de la pollution sonore (les avions qui passent au-dessus de chez moi sont à plus de 95 décibels, tellement ils sont bas), et également une augmentation de la pollution de l'air, non seulement dûe aux avions eux-mêmes, mais également par le trafic routier déjà saturé aux abords de l'aéroport.

-Actuellement les avions en décollage par vent d'Est sont depuis quelques années trop concentrés sur certains quartiers de Fretin et de Templeuve. Et ils sont trop bas. A mon sens cela est très dangereux pour la population qui habite sous ce tracé aberrant, et je me pose la question d'actualité : lorsque la 5G sera déployée, les systèmes de navigations des avions ne risquent-ils pas d'engendrer des accidents, des crash, mettant ainsi en péril la vie des passagers et des riverains.

-Habitant Fretin depuis plus de 40 ans, je constate déjà une nette détérioration de la qualité de mon environnement de vie, et cela ne fera qu'empirer avec l'augmentation du trafic aérien prévu par ce projet anti écologique.

-Ces décollages par vent d'est perturbent l'équilibre naturel du marais de Fretin, classé zone naturelle et ornithologique protégée. Encore un non sens écologique.

-La valeur de nos maisons d'habitations risque d'être dévalorisée d'environ 30% selon les notaires. Qui va indemniser cette perte patrimoniale ? La collectivité Publique comme la MEL qui cautionne ce projet, ou Eiffage qui en tirera les bénéfices ? Je pose la question.

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

@165 - Vandekerckhove Benjamin - Seclin

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 17:49:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :La qualité de vie avant tout !

Contribution :

J'ai choisi d'habiter à Seclin il y a trois ans pour sa qualité de vie, ses nombreux services, sa gare connectée, sa piscine, sa crèche...

Dès les premiers mois, j'ai été surpris de voir mon petit jardin survolé par de nombreux avions, jusqu'à parfois tard le soir. Avec une vieille maison 1930 qui laisse passer les sons, les bruits des avions deviennent vite un sacré désagrément. La qualité de vie en prend un coup, la qualité des nuits aussi. Je ne m'attendais pas à cela.

Le confinement a ramené du calme avec la baisse du trafic aérien puis ce fut le retour des nuisances.

Courant 2020, j'ai eu le bonheur d'être papa. Un petit garçon sensible aux bruits, notamment celui des avions qui retardent parfois son sommeil.

Je ne comprends pas le non sens à développer les trafics d'un aéroport au détriment de la qualité de vie des habitants qui aspirent au calme, à la tranquillité, à la sérénité et non au bruit et au stress que cela engendre. D'autant que certains vols intérieurs seront bientôt remplacés par des trajets en train.

Ce projet me semble en complet décalage avec les attentes citoyennes et avec les impératifs écologiques. Il me semble nécessaire de décréter un couvre feu nocturne sur l'ensemble des vols pour respecter les citoyens et de revoir à la baisse les prétentions concernant l'augmentation des flux de l'aéroport de Lesquin.

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

@166 - VANDEWOESTYNE PHILIPPE - Seclin

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 18:34:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :AVIS SUR LE PROJET DE MODERNISATION ET D'EXTENSION D'ACTIVITE DE L'AEROPORT DE LILLE-LESQUIN

Contribution :

ENQUETE PUBLIQUE

MODERNISATION ET EXTENSION D'ACTIVITE DE L'AEROPORT DE LILLE-LESQUIN

Contribution : Philippe VANDEWOESTYNE – citoyen de la commune de Seclin (59113)

Ce projet soumis à enquête publique revêt bien un double volet :

-Volet 1 : modernisation de l'infrastructure (sécurisation, amélioration du confort d'accueil,...),

-Volet 2 : doublement du nombre de voyageurs d'ici une vingtaine d'années (2,2 M à 3,9 M).

Tout aéroport représente un des outils d'une politique de mobilité (au même titre que le routier, le ferroviaire, le fluvial...) qui concoure, notamment, au dynamisme économique d'un territoire.

Mais tout aéroport génère nombre de nuisances importantes (environnementales, acoustiques,...) affectant le cadre de vie de la population.

Aussi, et tenant compte des problématiques climatiques et de Gaz à Effet de Serre (GES) connues de tous, aujourd'hui, il convient, sur tout projet de ce type de se positionner en responsabilité.

Agir, en actes, face à cette urgence environnementale, c'est concevoir des projets et faire évoluer nos comportements respectifs (et encore plus en retour d'expérience de cette pandémie COVID) pour parvenir à une réduction substantielle de ces pollutions (décarbonation-2050,...).

Aussi, considérant ce présent projet,

-Concernant son volet 1 (modernisation/sécurisation), il ne peut que recevoir un avis favorable.

-Concernant son volet 2 (extension d'activité) :

.Il vise, pour le gestionnaire privé Eiffage, à rentabiliser son investissement de 112 M€ du volet 1,

.Il aura un impact défavorable notoire sur la qualité de vie des populations survolées (de jour et de nuit, activité commerciale/activité de fret) et ne pourra ainsi concourir au respect de l'article 1 de la Charte de l'Environnement « Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé »,

-Un constat d'évolution forte des cas de cancers, et autres pathologies, d'origine environnementale (cancer du poumon,...), en particulier sur notre métropole,

.Un certain nombre de quartiers de la ville de Seclin sont déjà survolés, de jour, voir de nuit, avec des niveaux acoustiques mesurés pouvant aller jusqu'à 85/90 db,

.un constat indéniable de non-respect des couloirs aériens identifiés,

-un risque fort de dépréciation de nos habitations lors de toute revente,

-Les hypothèses retenues d'objectifs de réductions des pollutions/nuisances générées par ce projet d'extension semblent reposer davantage sur des évolutions technologiques attendues difficilement atteignables dans les plannings fixés plutôt que sur des engagements garantis (modélisation de l'étude des dangers non objective !),

-le doublement attendu de la clientèle de l'aéroport viendra renforcer la saturation périphérique du réseau autoroutier/routier et les dispositifs d'atténuation proposés (navettes,...) ne me semble nullement à la hauteur de la problématique de saturation de ces axes.

Sur ce sujet de mobilité, je trouve particulièrement dommageable l'absence, hier, aujourd'hui, et apparemment, également, demain, de toute liaison métro/Train avec cet aéroport (les investissements économiques nécessaires ont dû être rédhitoires en regard d'une politique de mobilité optimisée),

-Le changement de nos comportements, en particulier, pour les déplacements sur le territoire national, doit nous faire privilégier le ferroviaire(20 fois moins polluant) plutôt que l'aérien.

CONCLUSION VOLET 2 :

Page 193 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Aussi, favorable au volet « modernisation », je suis, personnellement, non favorable au projet d'EXTENSION D'ACTIVITE de l'aéroport Lille-Lesquin

Si jamais ce projet se réalise, il conviendra d'obtenir du concessionnaire, comme cela s'est d'ailleurs fait sur d'autres aéroports, des GARANTIES sur :

-Tant sur le commercial que le frêt, un « pacte de tranquillité » (23h/6h),

-un respect strict des « couloirs aériens » identifiés,

-des amendes substantielles et dissuasives pour tout non-respect,

-des aides/accompagnements financiers à l'insonorisation des habitations des villes principalement impactées par les vols/atterrissages de l'aéroport de Lille-Lesquin.

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

@167 - Vandenberghe Francois - La Neuville

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 18:47:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Limitation des vols passant à La neuville - Thumeries

Contribution :

Je souhaite attirer l'attention des enquêteurs sur la dégradation progressive de la qualité de vie sur les deux communes de La neuville - Thumeries, en raison notamment de l'accroissement du trafic automobile, du à l'urbanisation intensive des villages entre Attiches et Mons en Pévèle. A ce bruit routier croissant, s'ajoutent les nuisances des vols au départ de Lesquin, pour lesquels les réacteurs des avions sont à la poussée maximale, et donc très bruyants.

Je ne souhaite pas que l'agrandissement de l'aéroport induise plus de vols sur le couloir La Neuville-Thumeries, déjà fortement impacté par les décollages incessants, surtout en période de vacances.

Je souhaiterais que l'agrandissement se fasse en ouvrant de nouveaux couloirs survolant des zones moins impactées jusqu'à présent, afin de répartir les nuisances sur l'ensemble du voisinage de Lesquin.

Merci d'avoir pris en compte mon point de vue

Page 194 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

François Vandenberghe, habitant de La Neuville

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

@168 - Tom - Marquillies

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 10:38:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Je suis favorable

Contribution :

En effet, habitant des Weppes, les avions passent au dessus de ma maison mais cela n'es en soit pas dérangeant de moin point de vue, on s'y abattu. de plus l'agrandissement pourrais permettre une réduction des nuisances sonores.

Aujourd'hui nous sommes obligés de nous reporter sur d'autres aéroports, notamment en Belgique (Charleroi et Zaventem). A Paris beaucoup de communes sont à proximité de CDG, et aujourd'hui ces communes restent des territoires attractifs.

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

@169 - HERMANT CHRISTOPHE

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 10:46:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Mise aux normes pourquoi pas....Agrandissement et nuisances supplémentaires NON

Contribution :

Quel gâchis en perspective ...

Difficile d'être contre la mise aux normes de l'aéroport si cela est nécessaire bien entendu.

Pour autant je suis catégoriquement contre son agrandissement. Nous avons fait choix de vivre dans la Pévèle pour vivre sereinement, profiter de nos extérieurs et nos vertes campagnes qui nous sont enviées de tous les habitants de la métropole.

Si nous avons fait choix de nous éloigner des grandes villes c'est justement pour y éviter les nuisances qu'elles imposent. Respectez nous. Respectez notre choix de vie.

Nous subissons déjà bien assez les survols d'avions au décollage et/ou à l'atterrissage par dessus nos jardins avec le bruit et la pollution qu'ils génèrent.

Nous savons tous que ce mode de transport est régulièrement décrié pour son impact sur l'environnement. Faisons avec ce qui existe déjà.

J'ajouterais que depuis la gare de Lille Europe nous ne sommes qu'à 55 minutes de l'aéroport Charles de Gaulle par TGV, aéroport desservant des destinations mondiales. Nous savons tous ce que subissent au quotidien les riverains vivant aux alentours de cet aéroport Charles de Gaulle.

Quel intérêt de vouloir copier ce modèle Parisien alors que de nos jours l'une des plus grande préoccupation des Français est "Le vivre mieux - Le vivre sain" et la sauvegarde de notre planète pour les générations futures.

J'ai occasionnellement pris l'avion à LESQUIN et jamais je n'ai constaté une foule immense de voyageurs.

Je ne suis pas contre le transport aérien mais que cela se fasse en éco-responsable pour le bien être de tous.

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

@170 - Beuscart Christophe - Avelin

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 10:55:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Nuisance du au projet

Contribution :

-Nuisance sonore : cf fichier joint sur mesure de bruit. La commune d'Avelin est directement impacté le survol au moment du décollage.

-Nuisance organisationnelle: pas de réseaux transport en commun, accès échangeur autoroute A1 au niveau de Seclin et Lesquin complètement saturés et structurellement dangereux .Accès CRT LESQUIN par voie TGV archi saturé tout les matins et les soirs. Cette tendance va encore être accentué par le développement des bureaux et des zones logistiques prévues en plus du développement de trafic induit par le trafic.

-Nuisances managériales , je suis chef d'entreprise et j'ai des salariés qui risquent de quitter l'entreprise en raison du trafic sur l'ensemble du réseau autoroutier à proximité aux heures d'embauches.

-Nuisance pollution sur des champs captant et la diffusion des microparticules dans l'air. La réduction des espaces agricoles et des jachères.

-Absence total de sens avec la proximité à moins d'une heure des aéroports de Roissy de Beauvais de Charleroi de Zaventem.

-Pas de développement économique sérieux sans accès facile :les bureaux seront difficiles à louer, les emplois pour l'aéroport seront précaires. Le tourisme de masse déplace de grands nombre de personnes sur des sites identiques pendant de courtes durées à l'étranger. Quels sont les conséquences pour l'économie Française surtout si les compagnie low cost profite de subventions ?Les vols seront programmées certainement le week-end comme c'est le cas actuellement pour du développement touristique : aucun intérêt pour les entreprises.

-Compatibilité impossible avec le réchauffement de la planète.

-Peut on accepter que les parkings coute plus cher que le vol dans le contexte climatique actuel ?

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Rapport mesure de bruit AVELIN.pdf, page 1 sur 8

CAMPAGNE DE MESURE DE BRUIT



CAMPAGNE DE MESURE DE BRUIT AVELIN

PERIODE : du 27/09/2012 au 14/11/2012



Ce bulletin d'informations présente les résultats de la campagne de mesure de bruit menée sur la commune d'Avélin du 27 septembre au 14 novembre 2012.

Cette campagne de mesure de bruit a été réalisée à la demande de la commune et du SIVOM.

Pour rappel :

*Le service Environnement de l'aéroport est à votre disposition au n° vert gratuit : 0 800 59 10 59
ou sur l'adresse e-mail : environnement@lille.aeroport.fr*



Document : Rapport mesure de bruit AVELIN.pdf, page 2 sur 8

GLOSSAIRE



Le **niveau sonore** est le terme usuel pour caractériser le « niveau d'intensité acoustique ». Il exprime la puissance véhiculée par le phénomène acoustique et son unité est le décibel A (dB(A)).

dB(A) : unité de mesure du niveau sonore. La pondération (A) permet de prendre en compte la sensibilité de l'oreille humaine à différentes fréquences.

Événement bruit : émergence sonore captée par une station de mesure dans un rayon et une période déterminés.

LAm_{ax} : Le **niveau maximum** (LAm_{ax}), est utilisé lorsqu'un bruit présente de larges fluctuations au cours du temps, comme dans le cas d'un véhicule passant devant un observateur, dont le bruit varie de façon croissante puis décroissante. On mesure alors le niveau maximum du bruit.

Lden (Level day evening night) : Cet indice sert à la modélisation du bruit.

Le bruit n'étant pas ressenti avec la même acuité en fonction du moment de la journée, l'indice Lden permet de considérer les avions en soirée plus gênants (pondération de 5dB) que ceux de la journée et encore plus gênants la nuit (pondération de 10dB).

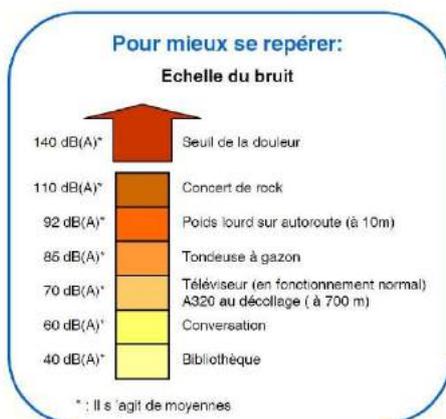
Mouvement avion : un mouvement avion correspond à un atterrissage ou à un décollage sur la plateforme.

PEB : le **Plan d'Exposition au Bruit** est un document d'urbanisme. Il est approuvé par arrêté préfectoral et reprend les zones de bruit réparties en 4 zones A B C D, établies selon le niveau moyen de bruit (Lden).

Il permet de réglementer les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances aériennes.

Vol de nuit : vol se déroulant entre 22h00 et 06h00

Signalement : un signalement correspond à un ou plusieurs survols constatés par un riverain et signalé au service Environnement par courrier, e-mail ou téléphone.



Document : Rapport mesure de bruit AVELIN.pdf, page 3 sur 8

LOCALISATION DE LA STATION DE MESURE

La station de mesure de bruit a été installée au, 2 hameau d'Antroeuilles à AVELIN



Photos de la station de mesure :



Document : Rapport mesure de bruit AVELIN.pdf, page 4 sur 8

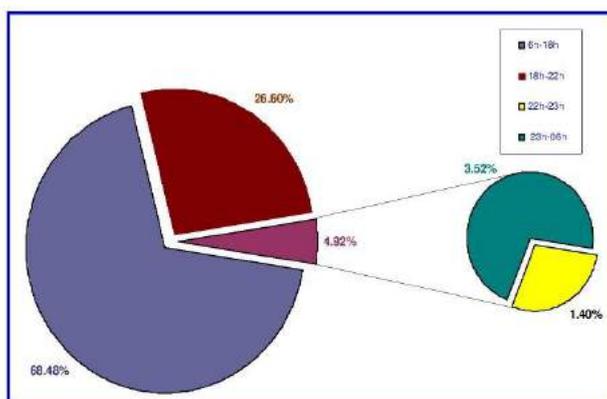
LE TRAFIC AVIONS SUR LA PERIODE

Nombre total de mouvements commerciaux et techniques sur la plateforme

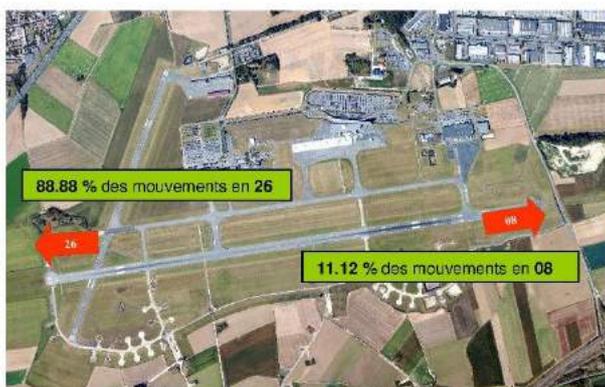
Période du 27/09/12 au 14/11/2012	Nombre de mouvements
Vols commerciaux avec passagers	2273
Vols techniques (mise en place, escales techniques, cargo)	84
Commerciaux + techniques	2357

Vols commerciaux : Il s'agit des arrivées ou des départs des vols avec passagers (vols réguliers, vols vacances ou déroutement exceptionnels accueillis sur la plateforme)
Vols techniques : Il s'agit des arrivées ou de départs des vols à vide (vols de mise en place) d'escales techniques (notamment pour avitaillement en carburant), ou des vols cargo

Répartition des mouvements commerciaux et techniques par tranches horaires :



Répartition des mouvements par sens de piste



88.88 % des mouvements ont été effectués en piste 26 (face à l'ouest/sud-ouest).
 11.12 % des mouvements ont été effectués en piste 08 (face à l'est/nord-est)

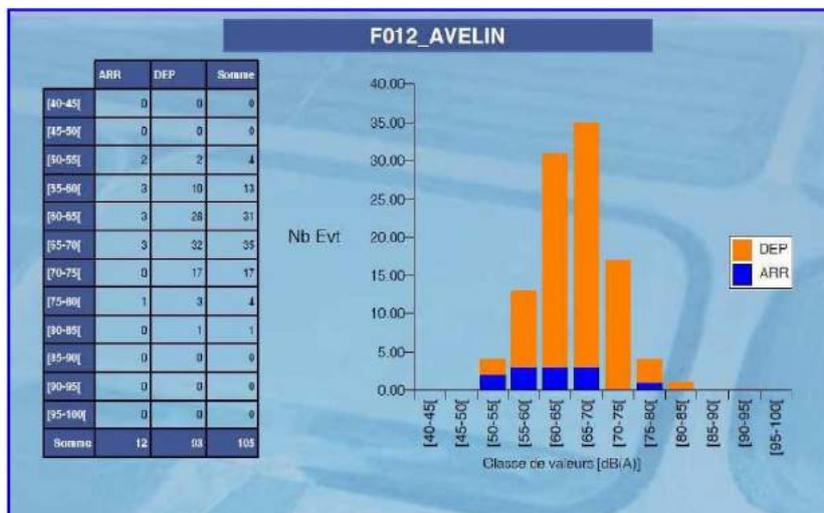
Les sens de décollage ou d'atterrissage sont définis par le vent dominant. En effet, un avion atterrit ou décolle toujours face au vent.



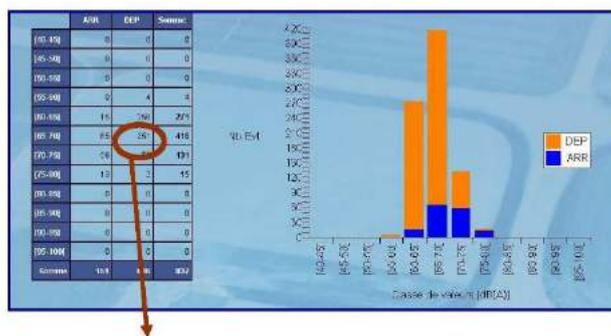
DISTRIBUTION DES LAMAX



La station de mesure, installée au hameau d'Antroeuilles, a relevé **105 évènements bruit**, répartis comme suit, selon le niveau de bruit maximum enregistré (LAMax) :



Comment lire le graphique ? Exemple :



351 évènements bruits (liés à des appareils au décollage) dont le niveau maximum est compris entre 65 et 70 dB(A) ont été enregistrés sur cette station de mesure de bruit



Document : Rapport mesure de bruit AVELIN.pdf, page 6 sur 8

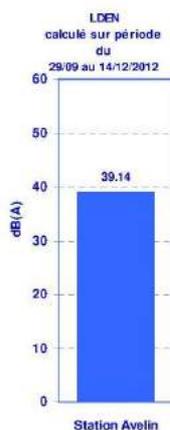
LES 10 EVENEMENTS LES PLUS BRUYANTS ET BRUIT MOYEN

Les 10 événements les plus bruyants sur la période ont été les suivants :

Date	Sens	Type App.	Lmax 1 s
07/11/2012 15:08:18	DEP	M20T	80.6 dBA
13/10/2012 05:30:12	DEP	B738	78.6 dBA
14/10/2012 06:44:17	DEP	B738	76.8 dBA
11/10/2012 15:10:37	ARR	DA42	76.8 dBA
02/10/2012 18:29:36	DEP	B738	76.1 dBA
05/11/2012 15:10:53	DEP	B738	74.5 dBA
02/10/2012 11:08:48	DEP	B738	73.8 dBA
12/10/2012 21:41:45	DEP	A320	73.6 dBA
09/10/2012 06:35:49	DEP	B738	73.4 dBA
06/11/2012 06:38:04	DEP	B738	73.2 dBA

Le niveau de bruit moyen enregistré par la station sur la période a été de 39,14 dB(A) :

Le Lden représente le bruit moyenné sur la période de mesure. Le Lden est l'indice repère au niveau européen en terme de bruit pour modéliser le plan d'exposition au bruit.



Pour information complémentaire, voir ci-après la carte du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et la localisation des stations de mesures de bruit fixes :

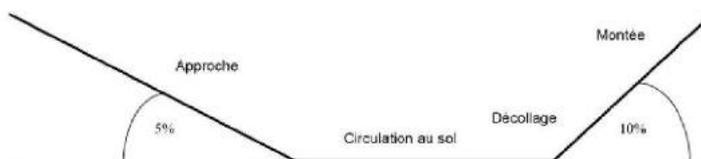


La station de Carnin a été transférée à Avelin durant la période de mesure.

ALTITUDES DE PASSAGE



Les hauteurs théoriques de survols peuvent être estimées à partir du schéma ci-dessous, en fonction des pentes moyennes à l'atterrissage et au décollage.



Hauteurs de survol nominales pour chaque commune :

Commune	Distance entre le centre de la commune et l'aéroport	Hauteur de passage à l'atterrissage	Hauteur de passage au décollage
Avelin	2.8 km	140 m	280 m

L'attention du lecteur est attirée sur le fait que ces hauteurs sont calculées en fonction de pentes nominales de descente et de montée. En aucun cas, elles ne revêtent un caractère réglementaire. Celui-ci est en effet défini précisément en fonction des procédures suivies par l'avion et publiées dans la documentation officielle du Service d'Information Aéronautique, disponible sur le site www.sia.aviation-civile.gouv.fr, rubrique AIP cartes.

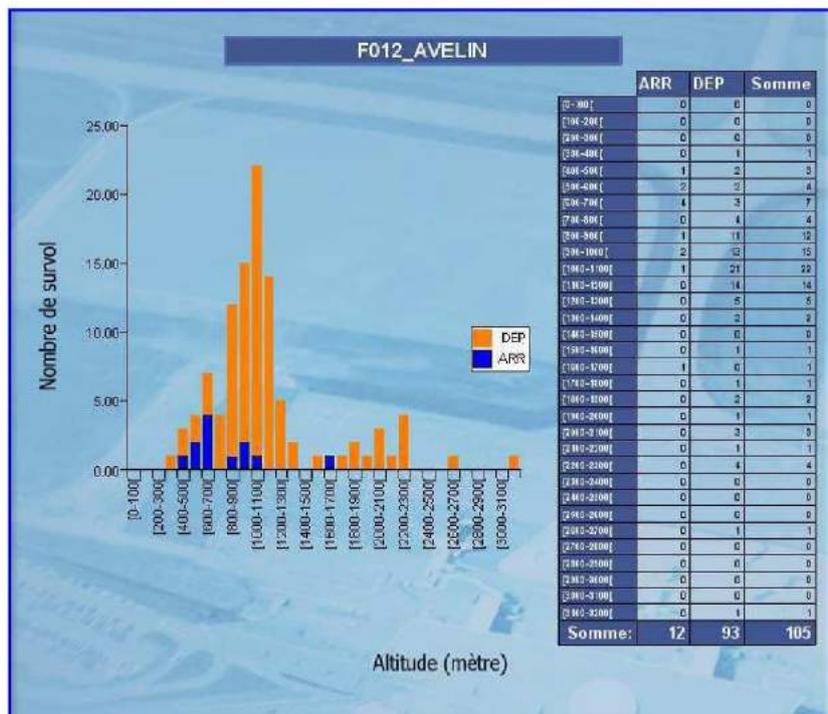
Au décollage, les hauteurs de passage constatées peuvent varier en fonction notamment des caractéristiques des avions (caractéristiques aérodynamiques et motorisation), de leur chargement (plus ou moins lourd) et des conditions météorologiques.



Document : Rapport mesure de bruit AVELIN.pdf, page 8 sur 8

ALTITUDES DE PASSAGE

Le graphe ci-après présente le **nombre de survols par tranche d'altitude de passage**, au point le plus proche de la station de mesure de bruit.



@171 - Pascal - Gondcourt

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 11:13:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet d'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Qui dit agrandissement dit plus de trafic donc plus de nuisances sonores et de pollution.

Pourquoi ne pas réfléchir à une modification des couloirs aériens au décollage et à l'atterrissage.

Il y a quelques années il avait été suggéré que les avions passeraient au dessus de l'autoroute A1 ce qui éviterait le passage des avions au dessus des habitations surtout au décollage.

À cette époque les compagnies aériennes et les pilotes disaient que ce n'était pas possible mais à ce jour la technologie à beaucoup évolué.

D'ailleurs dans certains aéroports ils n'ont pas le choix.

Pour conclure je suis opposé à cette extension

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

@172 - Van Wynsberge Thomas - Avelin

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 12:08:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Thomas- AVELIN- complément de contribution déposée en Mairie le 19/01/22

Contribution :

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

1) Nuisances

Le projet de l'aéroport de Lesquin visant à doubler le nombre de passagers va naturellement augmenter le nombre d'avions. Les impacts sonores pour nous, habitants de la commune d'Avelin et plus particulièrement du hameau d'Ennetières seront très significatifs.

L'étude d'impact aborde les nuisances mais le focus est réalisé sur le niveau sonore en limite de propriété mais l'étude reste insuffisante sur les effets des émergences sonores sur la santé. Peut-on envisager un couvre-feu aux heures du déjeuners en week end et jours fériés (12H-15h) et un couvre-feu nocturne de manière à garantir aux riverains des plages nocturnes d'au moins 7 heures de repos continu ?

Je ne souhaite pas qu'il y ait plus de trafic le samedi et le dimanche ainsi que les jours fériés notamment au printemps et l'été (de fin mars à fin septembre). Il est très désagréable de devoir interrompre une conversation lorsque l'on est dans son jardin à se reposer car un avion décolle ou

manœuvre après avoir atterri. Ces nuisances principalement sonores et dans une moindre mesure visuelles impacteront directement notre qualité de vie et notre bien-être. Ces nuisances constituent un facteur de stress. La gêne liée au bruit entraîne de la fatigue, de l'irritabilité, de l'anxiété et parfois de l'agressivité.

2) Oiseaux

a) Chouette chevêche

Des chouettes Chevêche nichent au hameau d'Ennetières à proximité de l'aéroport sur les zones 1, UB(S2) et A (S2) (notamment les parcelles 910 et 920).

L'arrêté du 29 octobre 2009 fixant la liste des Oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection modifié par l'arrêté du 21 juillet 2015, l'arrêté du 29 octobre 2009 relatif à la protection et à la commercialisation de certaines espèces d'oiseaux sur le territoire national, définissent les protections dont bénéficient les Oiseaux protégés.

Ils indiquent notamment que :

« I. – Sont interdits sur tout le territoire métropolitain et en tout temps :

- la destruction intentionnelle ou l'enlèvement des œufs et des nids ;

- la destruction, la mutilation intentionnelle, la capture ou l'enlèvement des Oiseaux dans le milieu naturel ;

- la perturbation intentionnelle des Oiseaux, notamment pendant la période de reproduction et de dépendance, pour autant que la perturbation remette en cause le bon accomplissement des cycles biologiques de l'espèce considérée.

II. – Sont interdits sur les parties du territoire métropolitain où l'espèce est présente ainsi que dans l'aire de déplacement naturel des noyaux de populations existants la destruction, l'altération ou la dégradation des sites de reproduction et des aires de repos des animaux. Ces interdictions s'appliquent aux éléments physiques ou biologiques réputés nécessaires à la reproduction ou au repos de l'espèce considérée, aussi longtemps qu'ils sont effectivement utilisés ou utilisables au cours des cycles successifs de reproduction ou de repos de cette espèce et pour autant que la destruction, l'altération ou la dégradation remette en cause le bon accomplissement de ces cycles biologiques ».

L'étude d'impact aborde les points des oiseaux mais pas sur les chouettes chevêches. Elles ne sont pas identifiées dans l'inventaire en partie 4 de l'étude d'impact.

Quels seront donc les impacts pendant la période des travaux avec l'augmentation du trafic routier ainsi que les nuisances sonores sur les chouettes et sur leur reproduction et dans un second temps de manière durable avec l'augmentation du trafic aérien une fois le projet finalisé ? Quels seront les impacts de l'augmentation des nuisances sonores, notamment la nuit pour un animal nocturne ? L'étude d'impact n'est pas assez précis sur ce point.

b) Oiseaux migrateurs

De plus, sur la commune de Thumeries, se trouve un site ornithologique protégé (bois des 5 tailles).

Quels seront les impacts de l'augmentation du trafic aérien sur ces oiseaux notamment en période de migration et les prescriptions des arrêtés cités ci-dessus seront-ils respectés ?

De manière générales, les collisions aviaires ainsi que les prélèvements vont augmenter avec l'augmentation du trafic aérien. Quels seront les impacts à long terme sur les populations classés

3) Champs captants

La zone autour de l'aéroport est une zone de champs captants, la création de nouvelles routes macadamisées va réduire la surface de ces champs captants nécessaires à l'approvisionnement en eau potable de la population de la métropole lilloise. Avec l'augmentation de la population, la réduction des champs captants n'est pas une solution pérenne. Je me pose également la question de la compatibilité d'un tel projet avec le projet de novembre 2019 de la MEL « LA DÉMARCHE GARDIENNES DE L'EAU » ?

De façon générale, le projet présente une mise aux normes de l'aéroport avec un agrandissement.

Pourquoi le scénario de mise aux normes sans extension n'a pas été envisagé ?

En qualité de résident de la commune d'Avelin, je suis favorable à une mise aux normes des installations présentes mais contre un agrandissement des installations permettant une augmentation du trafic dans les années à venir.

4) Conclusion

Pour l'impact du projet sur les chouettes chevêche, les oiseaux migrateurs, la réduction de la surface de champs captants et surtout l'impact sur notre qualité de vie, nous riverains d'avelin par rapport au nuisances sonores surtout les jours fériés et les jours du week end auront un impact significatif sur notre bien-être. Je m'oppose donc formellement à ce projet d'extension de l'aéroport de Lesquin.

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

@173 - PERO Didier - Lambersart

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 14:46:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

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

Contribution :

Bien sur, je ne suis pas contre la modernisation de l'aéroport, mais je suis opposé à toute artificialisation supplémentaire des sols et à l'augmentation du trafic. Sur le premier point, il faut arrêter de bétonner et ne pas toucher aux surfaces naturelles. Sur le deuxième point, il faut maîtriser nos déplacements en particulier ceux qui ont un impact très important sur notre environnement. Il est scandaleux que l'avion reste aussi peu cher, il devrait être fortement taxé et le prix des billets ne devrait pas rester à des niveaux parfois étonnamment bas, ce qui est choquant. Il faudrait supprimer les lignes intérieures de faible distance, comme celle de Lesquin à Lyon alors que le TGV met 3 heures. On peut donc supprimer certaines lignes et en rajouter d'autres, par exemple vers les pays de l'est européen. Il ne faut pas raisonner à l'échelle de la métropole. A peu de distance, il y a Roissy (50 mn en TGV), Beauvais (1h), Charleroi (1h15), Zaventem (1h20), sans compter Ostende, Liège, Raisonsons à l'échelle Européenne.

Le changement climatique est en marche et on regarde ailleurs, comme disait Chirac. Il faut réduire nos consommations énergétiques, et en particulier nos déplacements. Il faudrait à l'inverse investir dans le TER et le bus qui sont des transports de première utilité.

Merci.

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

E174 - Claudine Adelheim

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 16:54:01

Lieu de dépôt : Par email

Contribution :

non à l'extension surtout la nuit ce serait épouvantable j'habite Wattignies limite Noyelles et il y a une voie qui passe au dessus de chez nous On a déjà vu le nombre de passages d'années en années augmenter et avoir des vols de nuit Je ne suis pas contre le passage d'avion mais que cela ne devienne pas une autoroute D autant plus que cette extension sert plus au low cost qu'à la compagnie nationale Et on veut supprimer les vols Lille Marseille et autres voies qui desserviraient les villes françaises De plus on nous bassine avec le climat et là ces lignes n'iront que pour des pays étrangers pour les touristes Donc les low cost ne payent pas d'impôts à Un personnel payé en style lowcost des esclaves Et les touristes vont dépenser leur argent hors France Aucun bénéfice ...

Et ce coin ne veut pas devenir Orly ni Roissy Laissez nous respirer et dormir

Page 209 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

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

@175 - Krzewinski Frédéric - Templeuve

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 17:42:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON À L'AGRANDISSEMENT DE L'AÉROPORT DE LILLE - LESQUIN

Contribution :

Bonjour,

Je suis pour une modernisation et mise aux normes de l'aéroport mais contre l'agrandissement de l'aéroport de Lesquin.

Nous habitons Templeuve en Pevele depuis 2001. A cette époque, les avions décollant par vent passaient plus haut et au dessus de l'autoroute A23. Vers 2015, nous avons pu observer un changement de hauteur de passage et un décalage vers la ligne de chemin de fer. Cette dernière année avec la modernisation des avions et l'automatisation de leur décollage, il n'y a plus de variabilité de leur trajectoire et donc les avions passent tous au meme endroit, engendrant des nuisances sonores sur quelques quartiers (Fretin et Templeuve en Pevele). Pour limiter ces nuisances, dans un premier temps, il faudrait instaurer un couvre-feux de 22h à 7h du matin

L'agrandissement de l'aéroport va donc augmenter les nuisances sonores.

Cette agrandissement va aussi augmenter la pollution de l'air, non seulement due aux avions eux-mêmes, mais également par le trafic routier déjà saturé aux abords de l'aéroport. Cet agrandissement aura donc un impact directe sur le « poumon vert de la métropole », le marais de Fretin, classé zone naturelle et ornithologique protégée.

C'est donc un non sens écologique.

De plus, nous sommes situé entre 1h et 2h de très grand aéroports internationaux (Paris, Bruxelles) et l'aéroport « low-cost » (Beauvais, Charleroi). Nous entendons de plus en plus parler d'une limitation d'utilisation des avions en fonction des possibilités du ferroviaire, diminution des vols nationaux si le TGV existe.

Ce projet est il vraiment viable ?

Enfin, La valeur de nos habitations risque d'être dévalorisée. Y aura t il des mesures financières pour nous dédommager?

En résumé, ce projet d'agrandissement auront donc un impact négatif très important sur les habitants des quartiers survolés et sur l'eco-système des marais de la Marque.

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

@176 - TRANNOY Frederic - Mons-en-Barœul

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 18:51:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Une démarche incohérente au regard des enjeux climatiques

Contribution :

Il est indéniable que notre monde vit une situation extrêmement compliquée avec des perspectives particulièrement noires à court terme pour notre planète.

Retarder l'inéluctable ne peut s'envisager si l'on ne révisé pas nos modes de consommation.

Parmi ces changements la limitation des vols est un des leviers parmi tant d'autres.

Agrandir un aéroport situé à proximité de ceux de Paris est Bruxelles est tout simplement une *****.
C'est privilégié le confort de quelques personnes au détriment de la planète.

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

@177 - Tarwacki Dominique - Villeneuve-d'Ascq

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 19:07:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : aéroport de lille

Contribution :

Bonjour et merci de donner au citoyen l'occasion de s'exprimer,

L'aéroport de Lille végète depuis de nombreuses années. Aujourd'hui, autour de 2 millions de passagers par an, il ne correspond pas à son bassin de vie ou de travail.

L'aéroport de Lille se classe vers le 10^{ème} rang national alors que la population autour est une des plus importantes agglomérations.

Les connections par navettes sont desuètes (horaires, frequences et lieux de desserte)

L accueil des passagers aux heures d affluence aux comptoirs et dans les salles d attente est saturé.

Ce qui oblige les Lillois et les nordistes a se rendre à Paris, Bruxelles ou Charleroi. Ce dernier voit passer 8 millions de passagers par an et vise 10 à 12 millions dans les prochaines années. Ces traffics sont sources de profits pour les habitants.

Les moyens de transport sont multiples (train, route, avion)

Les gares de Lille sont enclavées (par rapport à Montpellier), les autoroutes (A25, A1, A27, A25...) bouchées le matin et le soir.

Ne reproduisons pas les erreurs du passé sur nos modes de transport...c est à dire ne rien faire par manque de leadership et division des intervenants (Region, MEL, communes...)

Tout le monde veut de l activité économique et des emplois mais les flux ne sont pas considérés et laissés....aux générations futures.

Alors oui pour l extension de l aeroport pour le service aux citoyens qui depasse largement la region et aussi pour une ecologie economique. On ne va pas prendre son train a Paris ou Charleroi alors pourquoi devoir y aller prendre l avion?

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

@178 - Kerbaul Arnaud - Cysoing

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 19:40:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Doutes

Contribution :

L initiative -volontaire si j ai bien compris- de ce registre est louable. En consultant les informations, et compte tenu de leur quantité, je doute cependant de la volonté de faire comprendre ce projet au plus grand nombre. Je n'ai pas tout lu certes...mais plusieurs questions restent sans réponses me concernant : qu est ce que ce projet va me couter en tant que contribuable résidant à Cysoing? En quoi est il nécessaire ? Comment expliquer de manière réaliste l augmentation du nombre de passagers...sans augmentation du nombre de vols? Des avions plus remplis ...pourquoi et comment ?

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

Page 212 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

@179 - THEYS Alexis - Villeneuve-d'Ascq

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 11:08:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur le projet

Contribution :

Ce projet sous prétexte d'une "modernisation" détériore la qualité de vie locale.

Les nuisances sont déjà très importantes et elles ne font qu'augmenter.

Quand va t'on comprendre que nous vivons mieux si nous polluons moins???

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

@180 - Samuel - Avelin

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 11:58:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : indemnisation des riverains

Contribution :

Bonjour

J'ai fait construire il y a 15 ans à Avelin au hameau d'Ennetières.

Depuis 15 ans il y a 2 fois plus d'avions aujourd'hui et a priori encore 2 fois plus qu'à ce jour dans 15 ans.

Une telle augmentation devient difficile à vivre.

En effet le bruit des décollages devient omni présent et ne permet déjà plus l'été de profiter de notre jardin.

Pour réduire les nuisances dans notre habitation je souhaiterais qu'une aide nous soit versée pour installer des triples vitrages.

A terme la valeur de notre maison sera probablement dévaluée. je trouve normal qu'une indemnité de compensation nous soit versée.

Bien cordialement

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

@181 - Adin - Bouvines

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 11:59:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : non à l'agrandissement

Contribution :

L'agrandissement de l'aéroport de lesquin est un non sens complet

A une heure de lille il y a les aéroports de beauvais et charlerois pour toutes les destinations en europe

Un peu plus loin il y a charle de gaulle roissy et bruxelle pour toutes les destinations hors europe

Agrandir l'aéroport = plus de nuisance pour toutes les communes voisines car potentiellement plus d'avion qui vont décoller et atterir => C'est NON !!

Agrandir l'aéroport = perte de valeur immobiliere et d'attractivité des communes voisines => C'est NON !!

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

@182 - Sylvie - Villeneuve-d'Ascq

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 12:00:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 214 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Objet : Non merci

Contribution :

A l'ère des pics de pollution de plus en plus chroniques, ce projet est ecocide. La région lilloise devient de plus en plus irrespirable.

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

@183 - Nicolas - Templemars

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 13:13:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'augmentation des nuisances, non au projet de l'aéroport de Lille.

Contribution :

Le projet tel qu'il est présenté est un vrai non-sens, un enchaînement de décision allant à l'encontre des enjeux écologiques actuels et même des recommandations de l'étude environnementale.

Il y a déjà une situation initiale qui est déjà loin d'être saine.

Le survol problématique des habitations vient en plus de ceux passant au-dessus de nos écoles et de nos équipements sportifs actuels pose déjà nombre de question.

les match de foot de nos gosses avec des avions qui leur remplisse bien les poumons de

J'étais dans la classe de mon fils sur Templemars (pourtant dans un bâtiment neuf disposant de baie vitrée adaptée donc...) et je n'entendais plus le professeur quand l'avion nous a survolé, il s'est même de lui-même arrêté de parler le temps que cela passe sentant la lassitude résignée de l'enseignant dans cet acte et devant cette situation récurrente.

Comment pourrait-on valider consciemment une augmentation du nombre de passagers et de fret sans augmentation du nombre de vols ou de la taille des appareils donc une augmentation évidente des problèmes actuels ?

Il est impératif, à mon sens et de l'appel de l'ensemble des communes riveraines, de disposer d'un couvre-feu de l'aéroport comme pour tous les Aéroports internationaux mais aussi de moyen coercitif fort et systématiquement appliqués pour que les couloirs et altitude de survols soit respecter.

Je demande également une concertation des trajectoires à basse altitude (survol des habitations)

J'espère vivement que nos avis de riverains et ceux des experts des commissions environnemental seront pris en compte par le commissaire enquêteur.

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

@187 - DEMOL LAURENT - Fretin

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 15:29:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis de citoyen

Contribution :

Le temps n'est plus à l'augmentation du transport aérien ! Le réchauffement climatique est dramatique pour les prochaines générations. On sait que le transport aérien y contribue. Les travaux d'agrandissement de l'aéroport relèvent donc d'une hérésie !

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

E188 -

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 15:33:04

Lieu de dépôt : Par email

Objet : nuisances aériennes

Contribution :

Non Non ,contre L'agrandissement de L'aéroport de Lesquin Merci

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

@189 - Broquet Aurore - Péronne-en-Mélantois

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 16:05:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Déviation des trajectoires des avions

Contribution :

Bonjour,

Nous habitons Péronne en Mélantois depuis maintenant 9 ans. Nous avons bien évidemment acheté cette maison en ayant totalement conscience que l'aéroport de Lesquin n'est pas très loin, et que nous voyons et entendons les avions passer.

Néanmoins, cette nuisance était très faible lors de notre achat. Au fur et à mesure des années, cela s'est empiré, pas par le nombre d'avions, mais par la dérive complète des trajectoires des avion! Là

Page 216 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

où ils passaient au dessus de l'autoroute il y a 9 ans, désormais, ils passent au dessus de notre jardin! Ce qui change tout pour notre qualité de vie!

La modernisation de l'aéroport de Lille devrait en premier lieu passer par une surveillance et une obligation de respect des couloirs aériens. Vous êtes tout à fait au courant de cette problématique car cela fait des années que nous faisons des réclamations, des plaintes, des pétitions...mais sans aucun succès!

Offrir une plus large offre et un aéroport plus moderne c'est bien, mais respecter les règles, les habitants alentours me semble encore plus prioritaire!

Il est donc clair que sans garantie de respect des couloirs aériens, je ne soutiendrai pas cette modernisation, et même je ferai tout, avec l'aide des autres habitants des villages alentours, pour stopper ce projet siue entacherai encore plus notre qualité de vie.

Dans l'espoir que notre voix soit un jour entendue.

Aurore Broquet

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

@190 - hubert - Gondecourt

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 20:13:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :un projet "has been" à contre courant des évolutions societales et des attentes de la population impactée

Contribution :

je reside à Gondecourt depuis plus de 30 ans, commune hors MEL et hors zone D dite de bruit faible , pourtant sous la trajectoire d'avions pouvant etre à - 200m d'altitude sans etre considéré en infraction.

Pourquoi maintenir de telles trajectoires à la verticale de creches, écoles maternelles primaires college lycée et hergement d'ainés lorsque des alternatives existent moins impactantes pour les populations et aussi sécurés pour les passagers ?

Peut-on croire que le doublement des passagers ne se traduira pas par un doublement des mouvements d'avion, ou un doublement des compagnies de fret et passager accueillies ou un doublement des plages horaires d'utilisation de l'aéroport ?

Avec ce projet, doit-on répondre positivement à celui qui souhaite prendre l'avion exclusivement à Lille quels que soient la destination et le prix à payer pour lui et ses congénères, sans réduire auparavant les nuisances sonores actuelles pour les foyers de vie survolés ?

Faute d'infrastructures nouvelles pour accéder au site aéroportuaire, l'option développement du fret n'est-elle pas une hérésie et une aberration écologique au regard de la congestion du réseau de transport des personnes et des marchandises autour et dans la MEL ?

Le concessionnaire a-t-il les prérogatives nécessaires pour imposer aux compagnies aériennes des avions plus récents, plus capacitifs, moins polluants comme mentionnés dans le projet ?

Le concessionnaire s'engage-t-il à sanctionner sévèrement les compagnies qui ne respectent pas l'axe des trajectoires les moins pénalisantes, ainsi qu'à établir un couvre-feu nocturne ?

Le projet est bâti autour d'une seule ambition, l'enrichissement de l'Offre de services aériens, sans savoir concilier les attentes des populations en matière environnementale et réduction des nuisances.

Mais faut-il s'en étonner lorsque son financement est 100% à la charge du concessionnaire, investissement qu'il va falloir rapidement rentabiliser, ce qui lui laisse la possibilité de maquiller ses velléités d'expansion du trafic derrière les enjeux de mise en conformité.

Le projet de modernisation de l'aéroport de Lille n'est pas acceptable en l'état.

Sans adaptations sur les trajectoires, le couvre-feu nocturne, et le contrôle coercitif des écarts des compagnies aériennes, je m'y oppose.

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

@191 - VASTRA Jean-Pierre - Wattignies

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 09:53:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : enquête publique, aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Habitant Wattignies et grands voyageurs, nous fréquentons souvent l'aéroport de Lesquin que nous préférons à Bruxelles ou Paris Roissy par commodité. Nous souhaitons son agrandissement en respectant évidemment l'environnement et la quiétude des riverains. Les parkings doivent être développés et les pistes d'atterrissages élargies. Nous n'avons pas les connaissances techniques mais avons lu l'article d'un pilote de ligne (voir "La Voix du Nord " du Vendredi 21 Janvier) dont les remarques judicieuses sur l'aéroport ont conforté notre opinion.

Page 218 / 1766.

Meilleures salutations.

Jean-Pierre et Fanny Vastra

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

E192 -

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 11:32:47

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Réserve

Contribution :

Bonjour Je suis habitante de Attiches et nous souffrons déjà de pollution , sonore et physique : Les décibels et les particules noires sur la table du jardin ! Alors autant vous dire que je suis opposée à l'agrandissement de l'aéroport et je remercie cette obligation d'enquête publique pour pouvoir exprimer ma voix CONTRE ! Blandine Thorez

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

@193 - Fockenoy Marc - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 12:38:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis négatif

Contribution :

Je vous fais part de mon avis défavorable au projet de modernisation et d'extension de l'aéroport en considération du fait que nous disposons d'aéroports importants et internationaux à proximité (Charleroi, Bruxelles, Paris, Beauvais) que nous disposons également des moyens de transport suffisant pour nous y rendre d'une part que les décollages et atterrissages d'avions génèrent des pollutions sonores et aériennes importantes que ces pollutions rejettent sur la santé physique et morale des personnes d'autre part et qu'enfin l'ouverture de nouveaux créneaux risquent d'engendrer un trafic aérien plus important en soirée voire la nuit au détriment du sommeil des personnes

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

@194 - Blanchard Alice - Saint-Lubin-des-Joncherets

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 13:17:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet d'agrandissement de l'Aéroport de Lille-Lesquin

Contribution :

Mesdames et Messieurs les Commissaires Enquêteurs,

Merci de prendre en considération que le réchauffement climatique bat son plein, que les espèces disparaissent et qu'il est temps de prendre les bonnes décisions. Cette extension n'est utile qu'à très peu de personnes (personnes déjà privilégiées pour la grande majorité). Je vous supplie de penser à nos enfants, aux animaux et à la nature. Pour un futur viable et enviable, merci.

Alice B.

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

@195 - senicourt helleboid véronique florence - Wavrin

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 13:28:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : nuisances sonores et écologiques

Contribution :

Bonjour, nous habitons la rue Clemenceau à Wavrin. Malgré que nous ne faisons pas partie du Plan d'Exposition aux Bruits, nous subissons quotidiennement les nuisances sonores lors de la phase de décollage et notamment lors de la bifurcation au Sud des avions (notre double vitrage n'atténue que très peu le bruit, que dire alors lorsque nous sommes dans notre jardin !!!!).

De plus, fréquemment, pour diverses raisons, les trajectoires de vol ne sont pas respectées (que nous avons signalés par mail à l'aéroport). Les avions passent ainsi très proche de notre habitation, les nuisances sonores en sont d'autant plus augmentées et pénibles.

Nous venons d'acheter notre maison et avec l'augmentation du trafic aérien, notre bien sera dévalorisé.

Augmenter le trafic aérien est pour nous une aberration : augmentation du bruit, de la pollution ! avec bien évidemment des répercussions sur notre santé.

Alors qu'il est important de revoir à la baisse notre empreinte carbone, l'extension de cet aéroport et du trafic est un non sens !!

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

@196 - Bernard Nathalie - Marcq-en-Barœul

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 13:42:31

Page 220 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet d'agrandissement d'un autre temps

Contribution :

Je suis 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

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 forte pour la réduction des vols, la nuit en particulier, est demandée pour réduire le bruit.

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.

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 notre mode de vie.

Cordialement

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

@197 - BUREAU Benjamin - Templemars

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 14:23:27

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : désaccord avec le projet d'extension de l'aéroport de Lesquin

Contribution :

bonjour,

Le récent rapport du GIEC nous alerte sur l'accélération du changement climatique et sur les conséquences catastrophiques pour les générations suivantes.

Etant, en 2022, parfaitement informés de ce que sera cette avenir, nous avons une responsabilité historique: baisser drastiquement, dès maintenant, nos émissions de gaz à effet de serre.

Le projet d'extension de l'aéroport de Lesquin va dans le sens d'une augmentation, encore une fois, de nos émissions de GES.

Qu'en diront nos enfants ? Qu'en diront nos petits-enfants ?

Quand agirons-nous enfin ? Quand agirez-VOUS enfin ?

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

@198 - Reynolds Sophie - Sainghin-en-Weppes

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 15:04:24

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Nuisances écologiques, sonores, sauvons ce qu'il reste pour nos enfants

Contribution :

Je suis en désaccord total avec ce projet.

Habitant à Sainghin en Weppes (hors plan), et malgré tout nous sommes très impactés par le bruit (trop fort pour les bébés et passages trop nombreux) !!!! Je n'ose imaginer les communes concernées.

J'imagine les retombées de pollution.... Nous sommes dans une région déjà ultra polluée, demandez les chiffres au Centre Oscar Lambret !!! Les données de l'INCA (institut national du cancer) sont édifiantes !!

Il est temps de se réveiller et de penser sérieusement à nos et vos enfants !!.

Qu'il y ait des voyages d'affaires nécessaires ok, mais il faut limiter les voyages de confort. Je ne suis pas une extrémiste, juste du bon sens !! On impose des vignettes a l'entrée des villes et on ose réfléchir à un plan d'extension !!!!!!! Je suis folle de rage mais de qui se moque t'on ????

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

@199 - Anne - Villeneuve-d'Ascq

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 15:13:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Enquête publique agrandissement aéroport Lille Lesquin

Contribution :

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

1/ Le réchauffement climatique

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).

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 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.

2/ Le problème 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 (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).

3/ La POLLUTION SONORE

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.

4/ La 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)

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)

De plus, en raison 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

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.

En conclusion, comment peut on envisager d'augmenter le trafic de façon significative, alors que l'on sait bien que nous courons à la catastrophe au niveau climatique. Cette année les épisodes à 50° se multiplient. L'humanité ne pourra supporter cela indéfiniment. Ne pensons pas qu'au temps présent, mais à la survie des plus jeunes générations. Nous n'avons pas eu des enfants pour leur faire vivre l'enfer qui se prépare... L'argent ne doit pas gouverner le monde !

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

@200 - villandre caroline - Lille

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 15:32:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Refus au projet de modernisation de l'aéroport de Lille

Contribution :

Bonjour,

Je souhaite formuler mon opposition au projet de modernisation de l'aéroport de Lesquin pour plusieurs raisons.

D'abord parce que pour moi ce projet manque de sens dans le contexte environnemental dans lequel nous nous trouvons.

Augmenter le trafic aérien à Lille alors que nous devons concrètement agir pour réduire notre impact environnemental et notre pollution, je ne peux l'accepter.

Ensuite Lille est une ville située à moins de 58 min en train de l'aéroport CDG à Paris et à 1h15 de l'aéroport de Bruxelles, notre besoin de confort peut-être assouvi facilement par d'autres alternatives.

Également parce que c'est un projet économique d'envergures dans un contexte particulier et la traversée d'une crise sanitaire qui dure depuis presque 2 ans, nous n'avons ni les preuves ni les garanties que l'investissement apporté à ce projet aura un impact économique positif sur la région.

L'argent doit être investi dans des projets urbains ayant plus d'impacts positifs nécessaires à la construction d'une société nouvelle et différente, intégrant de nouveaux modes de vie, de nouvelles façons de consommer et de se déplacer.

Merci de prendre en compte mon opposition et mes remarques.

Restant à votre écoute pour tout échange de vive voix sur ce sujet.

Bien cordialement.

Caroline Villandre

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

@201 - Venague Esther - Douai

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 15:38:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre l'extension de l'aéroport

Contribution :

Bonjour,

Je suis contre l'extension de l'aéroport, afin de préserver les terrains naturels autour, préserver la biodiversité et limiter l'imperméabilisation des sols, et limiter la pollution du trafic aérien.

Cela n'empêche pas à l'aéroport d'effectuer des rénovations / amélioration dans le cadre de son emprise actuelle.

Cordialement

Esther Venague, architecte

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

@202 - GWENAEL - Fretin

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 16:35:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :ALERTE ROUGE - Gwenael LE BERRE habitante de Fretin

Contribution :

ALERTE ROUGE

Habitante de Fretin je dis STOP !

Oui cet agrandissement est un scandale et ce, jusqu'à l'ouverture de cette enquête publique qui nous permettra peut-être de mettre la lumière sur cette affaire, une mascarade de pseudo débat démocratique et républicain teintée de réunions publique set de groupe de travail se tenant en l'absence de transparence, de réponse et de volonté d'aider les citoyens pour favoriser d'autres intérêts.

Trop de nuisances sonores et de concentration de pollution aérienne sur les quartiers de Fretin et Templeuve à l'Est sans oublier nos voisins à l'Ouest de Gondecourt, Seclin, Templemars et bien d'autres.

-Comment des décisions pour les trajectoires à l'Est ont-elles été prises en augmentant significativement les nuisances sonores de zone plus urbanisée sans suivi des impacts ?

-Pourquoi une étude technique et environnementale approfondie faite par des experts en navigation aérienne a été remise en question et balayée d'un revers de main ?

=> Tout a basculé depuis la modification en un temps record de la trajectoire des départs "Est" au profit d'une commune voisine dont le maire est Président de la MEL, et à ce titre, l'un des deux propriétaires de l'aéroport.

Depuis plus de 4 ans, les habitants de Fretin et Templeuve alertent le service environnement de l'aéroport. Deux pétitions de plus de 400 personnes ont été remises au Préfet.

Pas de réponse à part peut-être encore un peu plus de mépris...

ET pourtant, UNE 1ERE SOLUTION sans faire de hautes études et en regardant L'EVIDENCE D'UNE CARTE

=>RESPECTER l'axe de piste plus longtemps en survolant des CHAMPS, l'AUTOROUTE et prenant un maximum d'ALTITUDE dès les premières habitations.

Je réclame :

-Un couvre-feu de 22 heures à 7 heures

-Une étude d'impact sérieuse des trajectoires et des pollutions sonores et aériennes comprenant l'information et la validation par l'Agence Régionale de Santé

-Une réflexion efficace de la MEL sur l'encombrement actuel des routes et à venir, du fait de l'intensification du trafic routier en lien avec ce projet

Et compte sur les valeurs de la République Française pour que cette enquête publique aboutisse dans les règles déontologiques.

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

@203 - DOMINIQUE

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 16:56:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :CONTRE EXTENSION AEROPORT LESQUIN

Contribution :

Je m'oppose à l'extension de l'aéroport de LESQUIN pour les raisons suivantes:

-non sens économique :faut il faire décoller des avions à vide ?

-extension de aéroport apportera pollution de l'environnement , développement des nuisances sonores dans un environnement écologique (marais de BONNANCE, marais de FRETIN et leurs chants d'oiseaux) , impacts néfastes sur les zones naturelles (migrations d'oiseaux)

- nous devons respecter la tranquillité des citoyens JOUR ET NUIT ,l'extension amènera nécessairement une dégradation de nos conditions de vie . Nous avons un droit au SILENCE et à l'écoute de la nature.

-L es voisins de l'aéroport n'ont pas à subir les nuisances de cette extension décidée après le changement des propriétaires de l'aéroport, ces derniers ont pris des risques financiers ,à eux de les assumer et non les habitants et la nature!

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

@204 - LE BERRE GWENAEL - Fretin

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 17:13:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :ALERTE ROUGE - Gwenael LE BERRE habitante de Fretin

Contribution :

Habitante de Fretin je dis STOP !

Oui cet agrandissement est un SCANDALE et ce, jusqu'à l'ouverture de cette enquête publique qui nous permettra peut-être de mettre la lumière sur cette affaire, une MASCARADE de pseudo débat démocratique et républicain teintée de réunion publique et de groupe de travail se tenant en l'absence de transparence et de volonté d'aider les citoyens pour favoriser d'autres intérêts.

-Comment des décisions ont-elles été prises en augmentant significativement les nuisances sonores de zone plus urbanisée sans suivi des impacts ?

-Pourquoi une étude technique et environnementale approfondie faite par des experts en navigation aérienne a été remise en question et balayée d'un revers de main ?

Notre environnement est devenu un enfer déjà sans agrandissement. Tout a basculé depuis la modification en un temps record de la trajectoire demandée par une commune voisine dont le maire est Président de la MEL, et à ce titre, l'un des deux propriétaires de l'aéroport.

Trop de nuisances sonores et de concentration de pollution aérienne sur les quartiers de Fretin et Templeuve à l'est sans oublier nos voisins à l'Ouest de Gondécourt, Seclin, Templemars et bien d'autres.

Depuis plus de 4 ans, les habitants de Fretin et Templeuve alertent le service environnement de l'aéroport. Deux pétitions de plus de 400 personnes ont été remises au Préfet.

Pas de réponse à part peut-être encore un peu plus de mépris...

ET pourtant, UNE 1ERE SOLUTION sans faire de hautes études et en regardant L'EVIDENCE D'UNE CARTE

=> RESPECTER l'axe de piste plus longtemps en survolant des CHAMPS, l'AUTOROUTE et prenant un maximum d'ALTITUDE dès les premières habitations.

Je réclame :

-Un couvre-feu de 22 heures à 7 heures

-Une étude d'impact sérieuse des trajectoires et des pollutions sonores et aériennes comprenant l'information et la validation par l'Agence Régionale de Santé

-Une réflexion efficace de la MEL sur l'encombrement actuel des routes et à venir, du fait de l'intensification du trafic routier en lien avec ce projet

-Une interdiction de passage de gros porteurs impactant tous les villages sur toutes les nuisances

Gwenael Le Berre, Responsable Ressources Humaines, Fretin

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

@205 - Forment Gwenaëlle - Seclin

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 17:29:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Bonjour, habitante square auguste Albert Boidin à seclin, nous sommes contre l'agrandissement de cet aéroport . Sachez qu'au décollage les avions sont bas et font beaucoup de bruits mais alors à l'atterrissage c'est pire !!!!! Ils sont encore plus bas (en plus de bruit) et je vous raconte pas quand c'est un avion militaire ou de chasse qui passe !!!! Même mes animaux sont terrorisés et se cachent sous les meuble ! C'est aussi désagréable quand on est dans notre jardin l'été , la nuit quand tous les matins un avions passe à 5h du mat cet aéroport peut être agrandi mais à ce moment là faut carrément le déplacer plus loin des habitations !!!!

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

E206 - Hugues Van Besien

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 18:03:46

Lieu de dépôt : Par email

Objet :modernisation de l'aéroport de Lille

Contribution :

L'extension de l'aéroport est un non sens environnemental (artificialisation de sol, pari de croissance sur une activité puissamment émettrice de gaz à effet de serre, non prise en compte dans les "compensations"), elle est complètement dépourvue d'intérêt par rapport aux besoins des habitants de notre région, qui sont dans la proximité (axe Arras-Lille) et dans la fin du démantèlement des dessertes ferroviaires (liaisons TGV supprimées un peu partout et n'a pas non plus d'intérêt économique tant le modèle du transport aérien est dépassé et ne survit que grâce à l'injection (déplacée) d'argent public car les aéroports régionaux sont structurellement déficitaires. Sur 86 aéroports étudiés par la Fnaut (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports), environ 70 sont structurellement déficitaires et ne survivent que grâce aux financements publics, de l'ordre de 170 millions d'euros par an, de l'Etat et des collectivités. Ils bénéficient ainsi de près de 100 millions d'euros de subventions d'exploitation, de 20 millions d'euros d'aides à l'investissement et d'un abattement sur leur taxe foncière pour un coût total de 50 millions d'euros par an. Il faut en finir avec ces dinosaures et surtout pas les étendre.

Hugues Van Besien

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

@207 - Edouard - Péronne-en-Mélantois

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 18:18:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Développement aéroport de Lille Lesquin

Contribution :

Dans le cadre du futur développement de l'aéroport Lille-Lesquin, pour le bien-être des résidents à proximité du site, je vous prie de prendre en compte les remarques ci-dessous s'il vous plaît :

- Un couvre-feu de 22 heures à 7 heures

- Une étude d'impact sérieuse des trajectoires et des pollutions sonores et aériennes comprenant l'information et la validation par l'Agence Régionale de Santé

- Une réflexion efficace de la MEL sur l'encombrement des routes actuelles et à venir, du fait de l'intensification du trafic routier en lien avec ce projet.

Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à ce message.

Bien cordialement.

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

@208 - BOUILLAUD Marie-Laurence - Ambarès-et-Lagrave

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 18:43:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement de l'aéroport de Lille

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.

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.

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'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).

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.

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)

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)

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

@209 - CLAUSS Gilles - La Sure en Chartreuse

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 19:38:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON à l'augmentation du trafic aérien

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. Nos petits enfants auront déjà suffisamment de problèmes liés au climat sans en rajouter...

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

@210 - Maillard Ludovic

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 20:39:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Horaires de vol autorisé

Contribution :

Dans le cadre de la protection phonique des riverains, merci d'imposer par arrêté préfectoral une interdiction de vol entre 23h et 6h du matin.

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

Page 233 / 1766.

@211 - Maillard Ludovic - Cappelle-en-Pévèle

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 20:43:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Limitation du nombre de vols annuels

Contribution :

Bonjour,

Afin de protéger l'environnement et de lutter contre le réchauffement climatique, merci de fixer un plafond au nombre de vols annuels, sur la base du nombre actuel de passagers et en considérant un taux de remplissage des avions de 85%.

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

@212 - Johann - Faches-Thumesnil

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 21:17:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : L'augmentation du trafic n'est pas souhaitable et ne colle pas à l'évolution du secteur.

Contribution :

La mise en sécurité et la modernisation des accès de l'aéroport sont souhaitables mais l'augmentation du trafic aérien n'est pas réaliste, souhaitable et acceptable à l'heure du changement climatique et à l'heure où les voyages aériens se réduisent.

Le projet doit être revu en reprenant les hypothèses avec au mieux un maintien du trafic au niveau de actuel, sans augmentation. L'exploitant doit s'engager contractuellement à limiter le nombre de vols, à mettre en place un couvre feu et ne pas prévoir d'augmenter le nombre de passagers transportés.

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

@213 - Flore - Mons

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 21:18:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à l'agrandissement de l'aéroport

Contribution :

Monsieur,

La crise climatique augmente de plus en plus. Est-il vraiment judicieux d'agrandir encore l'aéroport alors que l'on connaît l'impact du trafic aérien, les nuisances sonores, la pollution que cela engendre? Non, à un moment, il faut s'arrêter et réfléchir à un avenir désirable!!

Bien à vous

F.Dumortier

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

@214 - GENTILE KHALOUI Rachida - Seclin

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 22:18:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement de l'aéroport lesquin

Contribution :

J'habite à Seclin aux aviateurs et nous sommes déjà bien ennuyé avec les avions qui passent. Aggrandir l'aéroport nous ferait quitter Seclin car nous ne souhaitons pas subir ces naissances, ne pas profiter de l'extérieur et avoir plus de pollution.

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

@215 - Plaussu Monteil Jean-Raoul - Villard-Bonnot

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 22:24:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Elements à considérer remettant en question le projet de modernisation de l'aéroport

Contribution :

Madame, Monsieur,

A l'heure où le réchauffement climatique devient un enjeu primordial pour l'équilibre de la société et l'avenir de l'Humanité, un agrandissement de l'aéroport Lille-Lesquin paraît totalement inapproprié, voire aberrant.

En effet, le transport aérien, qui est loin d'être démocratisé et qui n'est même socialement accessible qu'à une petite élite, présente de nombreux inconvénients eu égard à la crise climatique actuelle:

-l'émission de CO2 par km.passager de cet outil est supérieur à tous les autres modes de transport collectifs

-les aéroports étant excentrés des agglomérations, il ne permet pas d'accéder aux centres-villes et doit obligatoirement être couplé à d'autres modes de transport

-l'avion ne permet quasiment pas au passager d'emporter avec lui bicyclette, trottinette, ou autre mode de transport actif

-l'avion ne fonctionnera jamais avec d'autres sources d'énergie que des énergies carbonées

Par conséquent, je vous encourage vivement à renoncer à ce projet d'agrandissement d'aéroport qui est totalement hors de notre temps.

JR Plaussu Monteil

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

E216 - jean-raoul Plaussu

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 22:26:44

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Enquête publique "Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin"

Contribution :

Madame, Monsieur,

A l'heure où le réchauffement climatique devient un enjeu primordial pour l'équilibre de la société et l'avenir de l'Humanité, un agrandissement de l'aéroport Lille-Lesquin paraît totalement inapproprié, voire aberrant.

En effet, le transport aérien, qui est loin d'être démocratisé et qui n'est même socialement accessible qu'à une petite élite, présente de nombreux inconvénients eu égard à la crise climatique actuelle:

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

@217 - Greg - Péronne-en-Mélantois

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 22:58:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet aeroport

Contribution :

Non a l'agrandissement

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

Page 236 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

@218 - Ryan Air - Lesquin

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 23:16:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Agrandissement indispensable pour le développement européen de la région lilloise

Contribution :

Nous sommes face à un constat : le trafic aérien ne cesse d'augmenter, il est donc nécessaire d'augmenter la taille des aéroports. La ville de Lille est l'une des plus grandes villes de France, elle doit continuer d'attirer !

Certes, il y a un impact écologique indiscutable, il faut donc créer des avions plus propres et plus silencieux. Il faut indemniser les personnes proches de l'aéroport.

Lorsqu'un trajet n'est pas possible depuis l'aéroport de Lille, il faut donc se déplacer dans d'autres régions (Roissy; Beauvais) ou pays Belgique (Charleroi, Bruxelles). Et il faut donc se rendre en voiture ...2h de routes aller et 2 h retour. Je préfère donc un peu moins contaminer et que l'argent fasse travailler la région.

Cette construction créera des emplois et permet de s'ouvrir davantage vers l'Europe.

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

@219 - Vandebulcke Christine - Houplin-Ancoisne

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 07:48:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis négatif

Contribution :

Mon domicile est situé en bout de couloir aérien et nous savons que la limite est régulièrement dépassée par les avions .

La nuisance sonore la nuit est réelle. Autour de nous des aéroports, tels que Charleroi en travaux pour élargir son offre aux longues distances, ne sont-ils pas suffisants ? Nous savons que la pollution aérienne est importante pour quoi créer des installations qui y contribueront un peu plus. Donc je m'oppose au projet d'extension.

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

@220 - le berre elise marguerite - Cuincy

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 09:37:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Elise Marguerite Le Berre - lilloise

Contribution :

Regarder loin !

Penser que l'agrandissement de l'aéroport permettra de développer l'activité économique et de soutenir l'emploi dans les Hauts de France est un leurre.

Il existe actuellement assez d'aéroports avoisinants (Roissy, Orly, Charleroi, Beauvais) pour satisfaire le trafic aérien actuel et futur. Point n'est besoin d'augmenter les causes de pollutions atmosphériques pour le profit financier d'une société privée.

En ce qui concerne l'emploi, il faut rentrer dans le détail : combien de postes seront réellement créés et pour quels niveaux d'emploi ? Est-ce bien là la stratégie d'évolution d'emploi que souhaite notre Région ?

Des efforts nous pouvons tous en faire, mais pas des sacrifices !

Ce projet ne fait preuve d'aucun bon sens. Où sont passées les valeurs d'intercommunalité de la MEL ?

Il est déjà difficile de croire en la politique aujourd'hui, c'est maintenant que nous attendons le soutien par le courage de nos élus.

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

@221 - MORIN David - Templeuve

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 09:48:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : L'agrandissement d'un aéroport est incompatible avec les limites environnementales

Contribution :

Bonjour

L'impact du secteur aéronautique n'est plus à démontrer, il est même probablement bien plus important que ce qui est dit. Participer à son développement est climaticide. Les spécialistes de bonne foi reconnaissent tous qu'il n'y a pas de solutions techniques de décarboner le secteur à une

Page 238 / 1766.

Projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

échelle significative. Le seul moyen est donc de réduire le trafic aérien. Agrandir un aéroport dans un contexte où il faut réduire le trafic aérien est donc une aberration évidente. Ceux qui défendent ce projet, sont soit ignorants soit malhonnêtes.

Par ailleurs, les ressources en pétrole ont atteint un pic. A l'avenir, cette énergie ne pourra qu'être moins abondante et plus cher.

Il est démontré par les experts sérieux que les innovations telles que l'hydrogène ou les biocarburants ne pourront pas être étendues à grande échelle. Et même si cela devait être le cas, elles n'apporteraient guère d'amélioration. Elles ne feraient que déplacer la pollution qui ne seraient plus émise par les moteurs directement mais par les producteurs de ces pseudo-énergies. Ces nouvelles technologie ne sont que des leurres qui nous détournent du problème.

Le secteur aéronautique doit absolument amorcer un déclin progressif et maîtrisé pour limiter la casse pour toutes celles et ceux qui travaillent dans ce secteur.

Dans ce contexte, agrandir l'aéroport ne ferait que générer des dépenses qui ne profiteront qu'à une minorité au détriment de l'immense majorité de la population.

Je vous joins le rapport d'experts et passionnés de l'aéronautique qui ont étudié le sujet avec lucidité.

Cordialement

Mr MORIN

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Pouvoir-voler-en-2050_ShiftProject_Rapport-2021.pdf, page 1 sur 139



Avec la contribution de:



Document : Pouvoir-voler-en-2050_ShiftProject_Rapport-2021.pdf, page 2 sur 139

Édito

Peu de secteurs occupent dans le paysage de la transition énergétique une place aussi singulière que l'aviation. Industrie de pointe à l'impact climatique négligeable pour ses défenseurs, lubie des ultra-riches rompus à l'exercice de minimiser leurs émissions pour ses détracteurs, elle génère des avis clivants et des oppositions parfois stériles.

Les auteurs du présent rapport soutiennent l'idée que par-delà ces positions extrêmes, une autre voix doit se faire entendre.

En mai 2020 un premier rapport intitulé Crise(s), climat : préparer l'avenir de l'aviation proposait une série de mesures décarbonantes que l'État pourrait exiger en contrepartie de son soutien au secteur. En ciblant des actions activables immédiatement et aux effets significatifs dès 2025, ce rapport défendait l'idée que le redressement d'un secteur durement touché par la crise n'était pas incompatible avec le lancement d'une politique effective de décarbonation. Bien au contraire : il soutenait que temporiser la transition énergétique de l'aviation la rend d'autant plus vulnérable face à la menace climatique.

Les neuf mois qui nous séparent de cette publication ont été jalonnés d'événements contrastés. Si Airbus s'est engagé dans la production d'un avion à hydrogène en 2035, si les prises de positions publiques sur la décarbonation de l'aviation se sont multipliées, la crise sanitaire s'est prolongée, affectant l'équilibre financier de nombreux acteurs aujourd'hui confrontés à un risque de faillites sans précédent. Mais ces neuf mois ont aussi vu de nombreuses voix s'élever, celles d'ingénieurs, de pilotes, de contrôleurs aériens, d'employés de compagnies aériennes et de simples usagers de l'aviation qui se sont reconnus dans le discours du rapport du Shift Project. Exprimer leur intérêt pour la démarche, en souligner les manques et les limites, a conduit un grand nombre d'entre eux à souhaiter poursuivre l'analyse.

Telles sont donc les contributrices et contributeurs de ce nouveau rapport : des professionnels du secteur désireux de se confronter à l'angoissante mais inéluctable question de savoir comment agir aujourd'hui pour continuer à voler demain, dans un monde contraint. Si personne ne mésestime les souffrances et le désarroi causés par la crise du COVID-19, bien plus lourdes sont les menaces que laissent augurer le changement climatique, l'épuisement des énergies fossiles et l'effondrement de la biodiversité sur la vie humaine en général, et sur l'aviation en particulier.

Nous qui aimons l'aviation et qui pour beaucoup en ont fait leur métier, nous qui aimons la technique, les grandes découvertes, toute cette prodigieuse intelligence humaine mobilisée pour faire voler des machines, nous affirmons aimer plus encore la vie, la nature et la science - cette science qui décrit aussi rigoureusement les phénomènes aérodynamiques et climatiques, cette science dont on ne peut à la fois jouir des bienfaits et ignorer les bouleversements qu'elle projette.

Nous, ingénieurs aéronautique, pilotes, contrôleurs aériens, employés de compagnies aériennes, usagers ou simples amoureux de l'aviation, las des discours clivants à son égard, signons ce rapport avec l'ambition de créer les conditions d'un débat apaisé sur sa capacité à réduire drastiquement ses émissions de gaz à effet de serre, dans des proportions compatibles avec un monde viable en 2100. Nous, aérofiles climato-concernés, revendiquons pouvoir faire partie de la solution plutôt que du problème, en portant une parole transparente, désintéressée et scientifiquement étayée sur ce que peut faire - mais aussi ne peut faire - le secteur aérien pour se décarboner.

Le Comité de rédaction

Lire le communiqué de presse



Comité de rédaction

Equipe de rédaction

N.B. La situation professionnelle de certains membres de l'équipe les contraint à l'anonymat. Par ailleurs, chacun des contributeurs s'exprime ici en son nom propre et ses propos ne reflètent en aucun cas ceux de son entreprise ou association, exceptions faites de The Shift Project, les Shifters, Citoyens pour le Climat et SUPAERO-DECARBO. Ces derniers portent une parole indépendante de l'Institut Supérieur de l'Aéronautique et de l'Espace (ISAE-SUPAERO) qui ne l'engage en rien.

Ange **BLANCHARD** (Etudiant ISAE-SUPAERO), Jeanne **BOSC BIERNE** (Etudiante ISAE-SUPAERO), Angela **BOVO** (Ingénieure SUPAERO, Membre du collectif SUPAERO-DECARBO), François **CAMILLERI** (Ingénieur aéronautique, Membre du Pôle Sciences du collectif Citoyens Pour Le Climat), Grégoire **CARPENTIER** (Ingénieur SUPAERO, Co-fondateur du collectif SUPAERO-DECARBO), Olivier **COEURDRAY** (Ingénieur SUPAERO, Membre du collectif SUPAERO-DECARBO), Maximilien de **POMMEROL** (Etudiant ISAE-SUPAERO), Olivier **DEL BUCCHIA** (Ingénieur SUPAERO, Co-fondateur du collectif SUPAERO-DECARBO), Xavier **DEVARS** (Pilote de Ligne), Soizic **ESNAULT** (Doctorante en mécanique des fluides), Louis **FIEVET** (Ex-ingénieur aéronautique, Membre du collectif SUPAERO-DECARBO), Yohann **GIRARDEAU** (Etudiant ISAE-SUPAERO), Bich **HA DUONG** (Ingénieur SUPAERO, 16 ans de carrière dans une compagnie aérienne, Membre du collectif SUPAERO-DECARBO), Nicolas **HUBERT** (Ingénieur aéronautique, Membre du collectif SUPAERO-DECARBO), Clément **JARROSSAY** (Ingénieur aéronautique), Auriane **JOUDIQU** (Etudiante ISAE-SUPAERO & Sciences-Po Paris), Alix **LAGET** (Contrôleuse aérienne), Julien **MARCINKOWSKI** (Ingénieur aéronautique, Formateur énergie-climat), Florian **NGUYEN** (Ingénieur aéronautique et spatial), Florent **NOBLEN** (Ingénieur aéronautique, Membre du collectif

SUPAERO-DECARBO), Marie **REBIERE** (Etudiante ISAE-SUPAERO), Jules **RICHARD** (Ingénieur aéronautique, conseiller en mobilité, Membre du collectif SUPAERO-DECARBO), François **ROBERT** (Ingénieur aéronautique, Etudiant en Arts et Politiques à Sciences Po, Membre du collectif SUPAERO-DECARBO), Elisabeth **WOELGDEN** (Ingénieure aéronautique).

Ont souhaité garder l'anonymat : Guillaume (Pilote de ligne), 6 ingénieurs aéronautique, 1 ex-administrateur d'une compagnie aérienne.

Relecture / Conseil

Loïc **BONIFACIO** (Ingénieur ESTACA), Sigrid **CLAVIERAS** (Ingénieure SUPAERO, Union des transports publics et ferroviaires, Membre du collectif SUPAERO-DECARBO), Maxime **EFOUI-HESS** (Ingénieur SUPAERO, Membre du collectif SUPAERO-DECARBO, Chargé de projet, THE SHIFT PROJECT), Yves **FOUQUART** (Ancien professeur de l'Université de Lille, Ex-membre du comité scientifique du Programme mondial de Recherches sur le Climat et co-rédacteur du 3ème rapport du GIEC), Nicolas **GOURDAIN** (Professeur à l'ISAE-SUPAERO, Membre du collectif SUPAERO-DECARBO), François **NEGRE** (Contrôleur aérien, Expert ATM pour les études européennes), Nicolas **RAILLARD** (Chef de projet THE SHIFT PROJECT), Yannick **SALEMAN** (Chef de projet emploi, finance, macroéconomie, THE SHIFT PROJECT), Antoine **THEBAULT**, Léa **FOURCADE** (Graphiste), Édouard **LAFORE** (Infographiste).

Ont souhaité garder l'anonymat : Un ingénieur aéronautique, un membre de la DGAC, un membre de l'OACI, une personne en poste dans les solutions IT pour les compagnies aériennes et le secteur du Voyage, Manager en Stratégie

Table des matières

1	Contexte	4
2	Objectifs clés du rapport	4
3	Notre proposition de base : l'instauration d'un budget carbone pour le transport aérien	5
4	Nos 2 scénarios de décarbonation	5
5	Focus sur la France : quelles mesures de décarbonation activer rapidement au niveau national ?	7
6	Impacts sur les emplois en France	8
7	Conclusion	9
		3



Document : Pouvoir-voler-en-2050_ShiftProject_Rapport-2021.pdf, page 5 sur 139