

DEPARTEMENT DU NORD

PROJET DE MODERNISATION DE L'AEROPORT DE LILLE (Concessionnaire : ADL SAS)

**« Demande d'Autorisation Environnementale (DAE-IOTA) et
permis de construire »**

ENQUETE PUBLIQUE unique du 10 janvier 2022 au 01 mars 2022

RAPPORT D'ENQUETE

Commission d'enquête

**Président : Christian LEBON,
Membres : Jean-Marc DUMORTIER, François YOYOTTE**



Sommaire

I - Le contexte général de l'enquête publique

- 1.1 - préambule
- 1-2 - présentation du territoire
- 1-3 - objet et justification de l'enquête publique
- 1-4 - les consultations réglementaires
- 1-5 - la concertation préalable volontaire

II – La description du projet

- 2-1 - les enjeux et objectif
- 2-2 - nature des travaux envisagés par le projet

III - Le contexte réglementaire

- 3-1 - code de l'environnement
- 3-2 - code de l'urbanisme

IV – La composition du dossier

V – L'examen de la Demande d'Autorisation Environnementale

VI – L'examen de l'avis de l'Autorité environnementale et du Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

VII – L'examen des avis des PPA

VIII – L'examen de l'étude d'impact

IX – L'examen du dossier permis de construire

X - Le déroulement de l'enquête publique

- 1 : l'environnement administratif
- 2 : les travaux préparatoires à la consultation
- 3 : la publicité légale et extralégale
- 4 : le déroulement de la consultation et les contributions
- 5 : le procès-verbal de synthèse
- 6 : le mémoire en réponse et l'avis de la commission

XI – La conclusion du rapport

XII : Le document unique : Procès-Verbal de Synthèse – mémoire en réponse – avis de la commission

- Pièces jointes :**
- 1 - Contributions registre numérique**
 - 2 - Contributions papier**

XIII : ANNEXES ADMINISTRATIVES

I : Le contexte général de l'enquête publique

1-1 : préambule :

Par courrier enregistré le 26 octobre 2021, Monsieur le préfet du Nord, a demandé à Monsieur le président du tribunal administratif de Lille la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique désignée comme suit :

« Demande d'autorisation environnementale et permis de construire concernant le projet de modernisation de l'aéroport de Lille »

-Le Maître d'Ouvrage (MO) est : Aéroport De Lille (ADL SAS) : (groupement Eiffage concession, à 90% et Aéroport Marseille-Provence à 10%)

-Le concessionnaire a été désigné par le Syndicat Mixte des Aéroports de Lille-Lesquin et de Merville (SMALIM) pour une durée de 20 ans à échéance 2039.

-Le syndicat mixte regroupe la Région, la Métropole Européenne de Lille et la communauté de communes Flandre- lys.

-L'Autorité Administrative Organisatrice (AAO) et instructrice de la DAE-IOTA, est la DDTM59- police de l'eau-, désignée par Monsieur le préfet du Nord, également autorité d'établissement du plan exposition au bruit (PEB) annexé aux plans locaux d'urbanisme (PLU).

Depuis 2020 (passage du seuil des 20 000 mouvements annuels) l'aéroport de Lille est également désormais entré dans le champ de compétence de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA).

-Les autorités instructrices des permis de construire sont :

- La MEL pour la commune de Fretin
- Le maire de la commune de Lesquin

-Une concertation préalable volontaire relative à l'enquête publique a été menée du 12 octobre au 4 décembre 2020, puis poursuivie en continuité en 2021 jusqu'à l'enquête publique, avec un bilan tiré en septembre 2021).

-La consultation publique s'est tenue du 10 janvier 2022 au 1^{er} mars 2022 inclus (incluant une prolongation d'enquête de 15 jours : arrêté préfectoral du 10 février 2022).

-Le périmètre de l'enquête publique déterminé par l'AAO, couvre les territoires de 67 communes de la Métropole Européenne de Lille (MEL) et de la Communauté de Communes de Pévèle- Carembault (CCPC).

Le présent document d'enquête publique comporte deux parties distinctes :

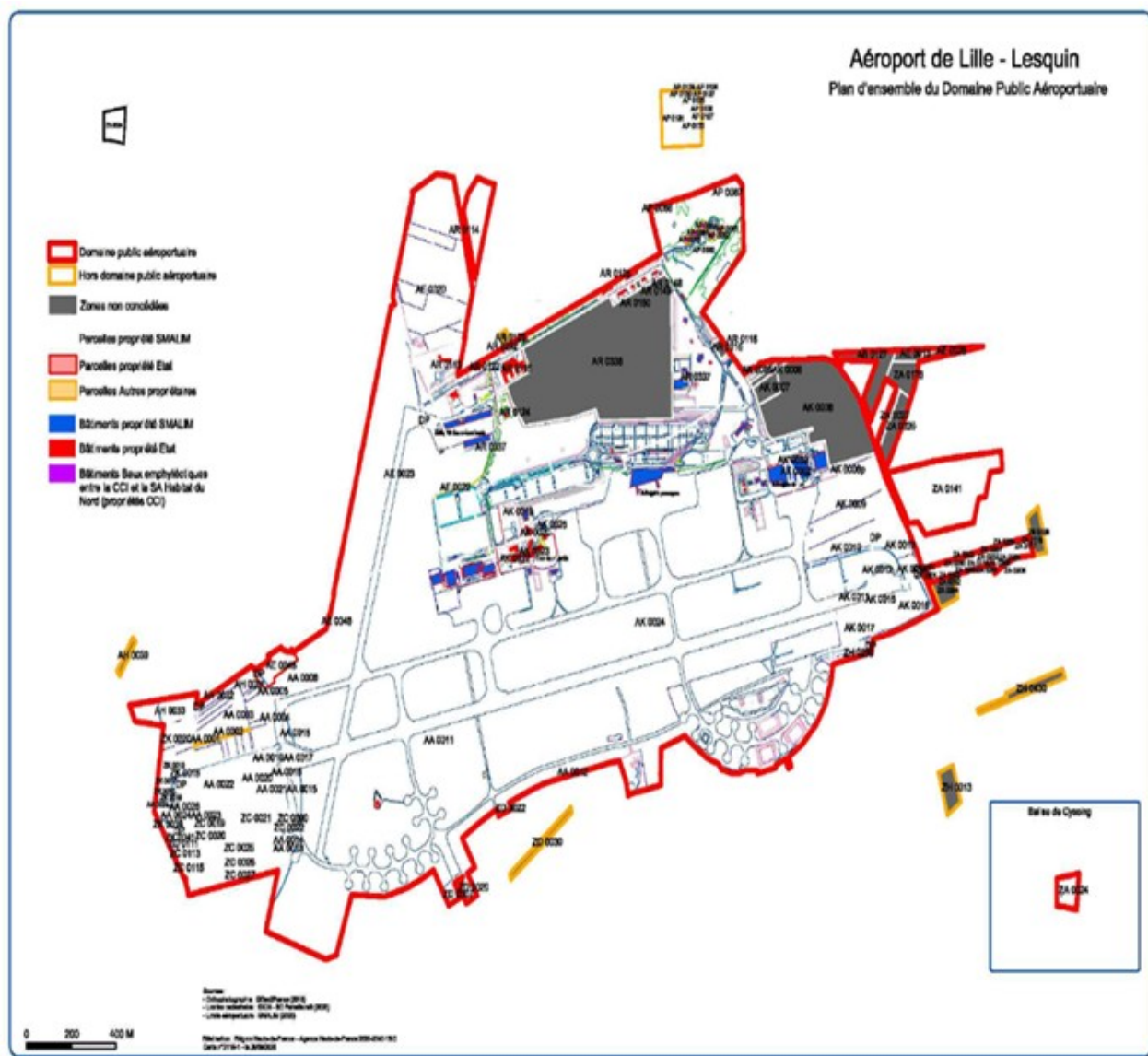
- *Partie 1 composée du « rapport d'enquête » et de ses annexes (dont le document global « PV de synthèse-mémoire en réponse et avis s'y référents »),*
- *Partie 2 « l'avis et les conclusions motivées » de la commission d'enquête.*

1-2 : présentation du territoire

Le territoire impacté par la présence de l'aérodrome de Lille Lesquin, périmètre de l'enquête, comporte 67 communes appartenant majoritairement à la MEL mais aussi à la communauté de communes Pévèle-Carembault (CCPV).

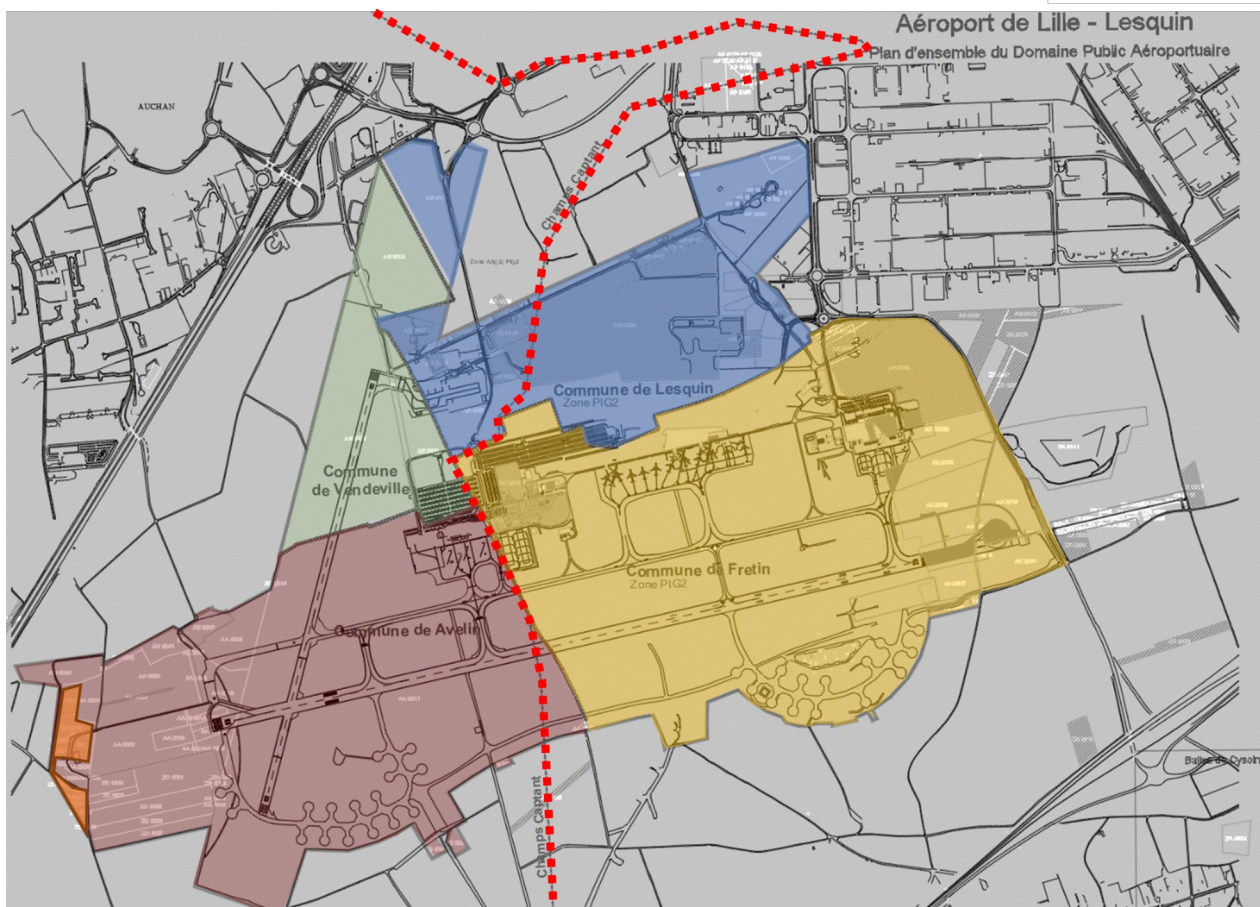
L'aéroport se situe à 10 km au sud de Lille (navette routière quotidienne) en connexion directe avec 2 autoroutes : A1 vers Paris et A23 vers Valenciennes puis Bruxelles et Aix-la-Chapelle.

Son assiette foncière (occupant 470 ha) est située sur une frange territoriale de transition entre la zone fortement urbanisée de la conurbation lilloise au nord, et la zone rurale et agricole de la Pévèle au sud à l'habitat non continu, réparti sur une plaine au relief doux, ligne de démarcation des eaux de bassin de la Scarpe (au Sud -Sud-Est) et de la Lys (par la Marque au nord-est).



Il convient de distinguer la situation des 5 communes d'emprise territoriale (communes dites « d'impact » de proximité immédiate du site aéroportuaire :

Lesquin, Fretin, Avelin, Vendeville, Templemars (potentiellement directement impactées par l'activité aérienne et le trafic routier rapproché),

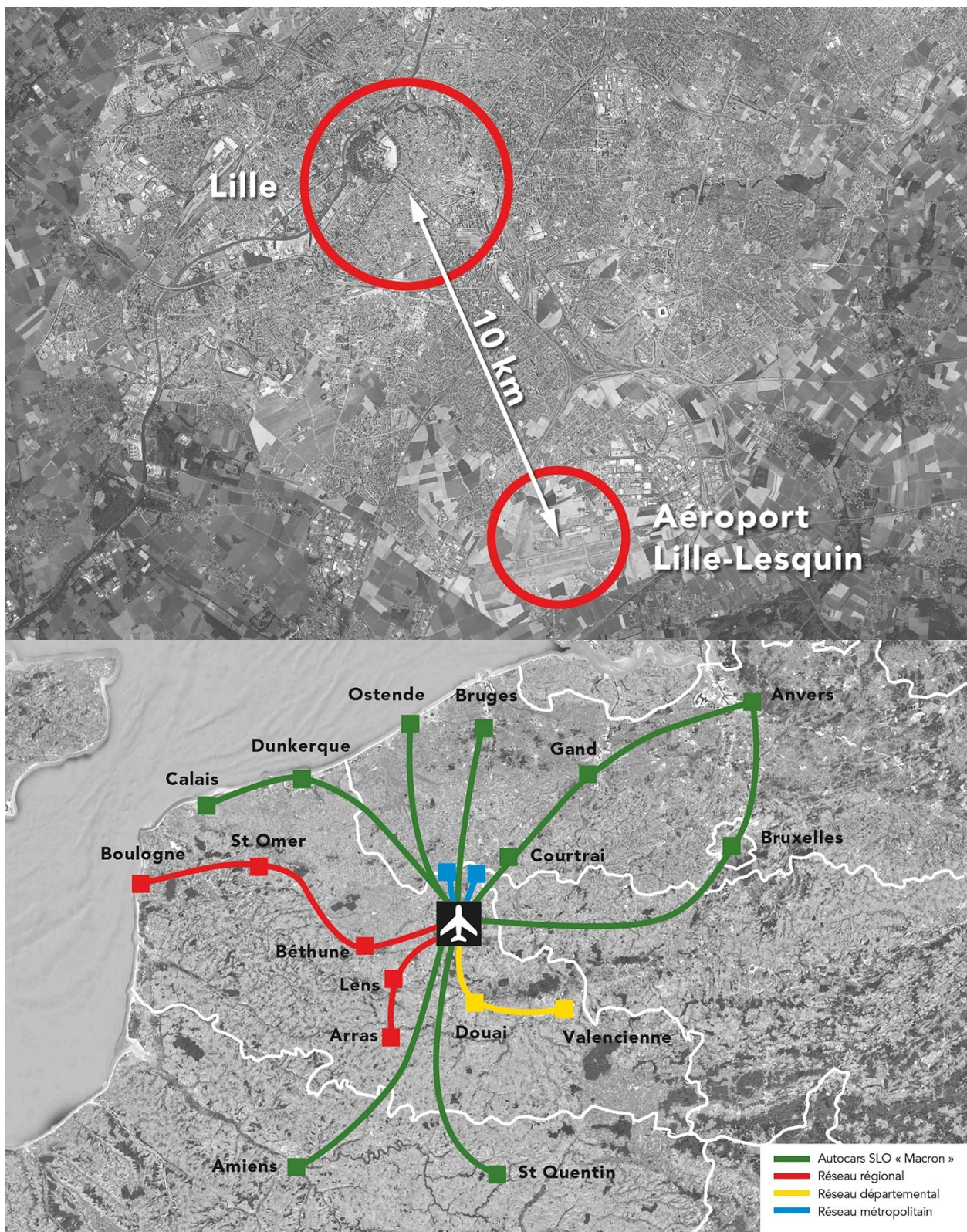


Superposition cartographique du domaine aéroportuaire, limites communales et limite de l'aire d'alimentation des champs captants (AAC2)

Des 62 autres communes du périmètre de l'enquête publique situées dans le rayon de 10 km autour de l'aéroport.



Aéroport situé en jonction des territoires urbanisés au nord et ruraux au sud (plaine agricole de la Pévèle)



Aire de connexion à ADL via les transports en commun

1-3 : objet et justification de l'enquête publique unique

1-3-1 : objet de l'enquête publique

Modernisation de la plate-forme aéroportuaire de Lille Lesquin

En préambule il convient de souligner que le projet, exposé par le pétitionnaire, ne constitue pas à son sens une extension d'aéroport stricto sensu, dont la définition s'appuierait sur la notion de création ou d'allongement de pistes.

Ce projet d'aménagement et de modernisation s'inscrit notamment dans le cadre des obligations s'imposant au concessionnaire au titre de sa délégation de service public.

Dans ce cadre : ADL se doit de prendre en charge l'ensemble des missions et des coûts d'investissement y afférent relatifs à l'exploitation, l'entretien, la maintenance mais aussi la mise aux normes de sécurité et sureté ainsi que le suivi du respect des normes imposées par la navigation aérienne.

1-3-2 : justification de l'enquête publique :

La réalisation du projet nécessite :

- Une Demande d'Autorisation Environnementale (DAE- IOAT), au titre du code de l'environnement étayée par une étude d'impact rédigée au titre de l'article 214–1 et suivants du code de l'environnement (loi sur l'eau)
- Elle nécessite également une déclaration ICPE pour les installations référencées.
- Au titre du code de l'urbanisme : deux demandes de permis de construire afférentes à 2 communes d'assiette foncière du périmètre rapproché : Lesquin et Fretin.

Pour mémoire : la « demande d'aménagement » ne figure pas au dossier de la présente enquête publique et devra faire l'objet d'une approbation ou d'une autorisation ultérieure auprès de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC).

À noter que ADL a souhaité mettre en œuvre une procédure de concertation préalable volontaire engagée en 2020 (du 12 octobre au 4 décembre 2020) avec continuité en 2021 et bilans, préalable à l'enquête publique.

1-4 : les consultations réglementaires

1-4-1 : Les avis et consultations des Personnes Publiques Associées (PPA)

Les avis obligatoires afférents à la Demande d'Autorisation Environnementale (DAE) inclus au dossier d'enquête publique ont été arrêtés comme suit : (après consultation et avis de l'Autorité Administrative Organisatrice) :

- Avis de l'Autorité environnementale (Ae) en date du 3 novembre 2021 ainsi que le mémoire en réponse obligatoire du maître d'ouvrage
- Avis du comité local de l'eau (CLE) du SAGE Marque-Deûle du 16 septembre 2021
(Mémoire en réponse du maître d'ouvrage non obligatoire)

1-4-2 : Les avis des Personnes Publiques Associées (PPA) afférents à la demande de permis de construire instruite par la Métropole Européenne de Lille (MEL)

- Avis simple de l'agence régionale de santé (ARS)
- Avis simple de l'autorité de gestion TRAPIL

Ces avis font l'objet d'une analyse au paragraphe VI et VII-1 du présent rapport.

1-4-3 les consultations des conseils municipaux et EPCI

Les conseils municipaux des 67 communes du périmètre de l'enquête publique ont été invités par l'Autorité Administrative Organisatrice à produire un avis avant le 15^e jour suivant la fin de la consultation publique.

(Les avis réceptionnés dans les délais sont annexés au rapport)

1-5 : la concertation préalable volontaire

Bien que non obligatoire pour les demandes objets de la présente enquête publique, le porteur du projet a souhaité, dans un souci « d'information et de dialogue liminaire à l'enquête publique », mettre en place une concertation préalable permettant d'établir le lien avec les riverains du projet.

Pour ce faire, le maître d'ouvrage a souhaité l'accompagnement de cette procédure par un « garant de la concertation » demandé auprès de la commission nationale du débat public (CNDP). Le périmètre de la concertation a concerné 56 communes autour de la plateforme aéroportuaire auxquelles des « kits de communication » ont été fournis.

Sur le plan de la forme la concertation a consisté, (après la mise en place d'une publicité identique à celle prévue pour les concertations préalables obligatoires), à :

Conférences de presse, et tenue de 5 réunions publiques sur l'exercice 2020 incluant 2 réunions en mode distanciel en raison de la crise sanitaire. S'y est ajoutée le 27 janvier

2021 une réunion in situ avec des riverains, ADL en présence de l'Aviation Civile.
Sur le site Internet dédié plus de 71380 connexions ont ainsi été enregistrées au 30 novembre 2021 et 494 contributions recensées sur toute la période de cette concertation.

Cette concertation préalable s'est déroulée en 2 temps :

- une première session de concertation réalisée au cours du 12 octobre au 4 décembre 2020 a été axée sur les thèmes de l'étude environnementale et des mesures Eviter Réduire Compenser.

Les principaux thèmes évoqués au travers des échanges concernaient :

l'opportunité de la réalisation du projet–la sauvegarde environnementale–des défauts de cohérence apparente entre l'augmentation du trafic et l'objectif de neutralité carbone ciblée pour 2050–le risque de pollution atmosphérique–la liaison entre les mouvements d'aéronefs et les GES (gaz à effet de serre)–la question du réchauffement climatique–la proximité entre l'aéroport de Lille et les aéroports belges et français l'environnant–la possibilité évoquée d'une mise aux normes sans augmentation du trafic –la question du rôle de la pandémie sur les objectifs du projet–l'obligation générale de protection de l'eau potable–la création d'emplois–la saturation du trafic routier et les nuisances sonores–les impacts potentiels sur l'environnement humain :-la qualité de vie des riverains et les nuisances sonores nocturnes–la question des trajectoires–la diminution potentielle de la valeur de l'immobilier des riverains–la consommation foncière en liaison avec le projet–l'absence de véritable solution alternative.

- Une seconde session de concertation en continuité de suivi s'est tenue au cours des 3 premiers trimestres de 2021 (présentation du bilan puis des principaux résultats de l'étude les 16 mars et 16 septembre 2021)
Ces actions ayant générés 8 articles de presse.

À l'issue des échanges, formalisés par un bilan dressé par le garant, le Maître d'ouvrage a émis, au sein d'un bilan, des engagements à mettre en œuvre pour le futur projet :

- Recours à des experts pour des réponses plus précises sur les sujets suivants : trajectoires aériennes, détermination des nuisances sonores.
- Engagements pris : « pas de nouveaux créneaux horaires pour mouvements nocturnes (22h-06h) d'ici 2039 par rapport à la situation constatée en 2019 ».
- Engagements de prévoir la création du parking P7 sur des surfaces déjà imperméabilisées et donc au final d'obtenir ainsi une réduction de 6 ha d'artificialisation par rapport à la version initialement envisagée.
- Engagements pris d'étudier avec la DGAC, la pertinence et la faisabilité de l'extension du taxiway jusqu'au seuil de piste pour permettre le décollage le plus en amont possible

des habitations survolées.

- Engagements pris de solliciter les services de la navigation aérienne (SNA) afin d'étudier la possibilité de descente en palier à 3000 pieds au lieu de 2000 à 1500 pieds.
- Engagements pris de porter les signalements de riverains à l'Aviation Civile et de participer à la commission du conseil de l'environnement (CCE) pour relayer ces signalements dans le cadre des mesures de réduction des nuisances sonores
- Engagements de réaliser une « handiroom » (salle de change pour les personnes à mobilité réduite).
- Possibilité de voir la piste depuis la jetée - départ, engagements de créer des espaces jeux pour les enfants
- Engagements de prévoir des circulations douces d'accès, des pistes cyclables, de valorisation de la prairie, de création d'un parking service vélo.
- Engagement de prendre des mesures incitatives pour augmenter l'importance de transports en commun
- Engagements de maintenir le lien avec les riverains (système de guichet pour recueillir les signalements) et prévision d'un système de mesure de bruit modélisé dès 2022, mise à jour des informations sur le site « modernisation de l'aéroport ».
- Engagement de ADL de viser la certification ACA (« Airport-Carbon-Accréditation ») de niveau 4 à horizon 2030.

II : Description du projet :

2 - 1- : objectifs poursuivis et enjeux

A /Des objectifs généraux de 3 ordres :

• D'ordre réglementaire

Conditionnant à terme l'exploitation de la plate-forme aéroportuaire par le concessionnaire. Il s'agit de la mise aux normes réglementaires permettant de mettre fin au régime dérogatoire du fonctionnement actuel dans le domaine de la sécurité.

- En effet la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord a délivré une autorisation dérogatoire valable jusqu'au 31 décembre 2025, date à laquelle pour maintenir la certification de l'aéroport, le réaménagement normatif réglementaire des accotements de la piste principale (n °08/26 : orientée est-ouest), devra être réalisé.
- La construction d'un « chemin de ronde » en périphérie de l'emprise clôturée de la

plate-forme aéroportuaire, en application du cahier des charges rédigées par la SMALIM.

- La construction d'un taxiway parallèle à la piste secondaire « aviation civile et d'affaires » (n°01/9 orientée sud -nord), correspondant à la demande de l'aviation civile en conformité avec les exigences de la délégation de service public.
- L'élargissement des taxiways et des « congés » de raccordement afin de conforter le certificat de sécurité aéroportuaire.
- En matière de sûreté interne, la réalisation des aménagements et travaux (mise aux normes des systèmes de tri et de contrôle des bagages de soute) nécessaires avant l'expiration du régime dérogatoire le 1^{er} mars 2024.
- En matière de sûreté externe : sûreté et protection des bâtiments et des abords, des travaux, (incluant la déconstruction de la rampe actuelle d'accès) devront être réalisés

• De l'ordre de la pérennisation des conditions de fonctionnement normal d'un aéroport :

Le concessionnaire constate la quasi-saturation actuelle de ces conditions, due à l'accroissement du trafic.

D'où la nécessité de « rénover et d'améliorer l'outil plate-forme aéroportuaire et l'environnement de ce dernier et ainsi accompagner le développement économique de la région. »

Cette saturation devrait être atteinte selon le scénario de référence des 2023 avec une fréquentation de 2,6 millions (2023-2027) de passagers (contre 2,2 millions en 2019) et une augmentation prévisionnelle de 3 % l'an.

À l'horizon 2039 le scénario « haut » retenu estime à 3,9 millions le nombre annuel de passagers.

• De l'ordre de des améliorations, par la modernisation des conditions d'accueil actuelles des passagers et de la qualité des services attendus pour ces derniers.

S'appuyant sur le constat d'une obsolescence de l'offre de service proposée par l'actuel terminal :

Il est en effet constaté par le concessionnaire, un fonctionnement actuel du terminal en mode dégradé (aggravé en période estivale à affluence maximale) engendré par plusieurs facteurs tels que : la coexistence spatiale des flux « arrivées » et des flux « départs », ainsi que par la contenance de salles d'embarquement devenues sous dimensionnées et la réalisation de locaux nouveaux dédiés aux autorités de contrôle (Douane et PAF)

devenue souhaitable.

Le projet de réaménagement et extensions du terminal fera passer la superficie de ce dernier de 18000 mètres carrés actuels à 33400 m² en fin de projet.

Ces travaux feront l'objet d'une réalisation séquencée permettant la continuité de fonctionnement de la plate-forme aéroportuaire tout en permettant le recyclage de certains éléments de l'actuel terminal, en complément de son extension par l'ouest.

B/ des objectifs particuliers :

- Proposer des destinations adaptées à la demande des habitants de la zone de chalandage comme souhaité par l'entité de tutelle.
- Renforcer la densité des accès à l'aéroport essentiellement par l'amélioration de la desserte en transports en commun et ainsi contribuer à lutter contre les nuisances sonores et la pollution générée par le trafic individuel.
- Participer par ces rénovations et modernisation au développement économique local et régional en renforçant l'attractivité d'accessibilité et d'accueil.
- Conforter le choix d'une politique environnementale affirmée au travers des choix participant à la réduction maximale des nuisances potentielles engendrées par la modernisation de la plate-forme aéroportuaire.

2 -2 -nature des travaux engendrés par le projet :

Il convient de distinguer : les travaux dits « côté ville » afférents aux espaces accessibles à tout public (parking, accès, terminal), des travaux dits « côté pistes » en zone sécurisée ouverte uniquement à un public dédié autorisé (voyageurs en arrivée et départ).

A : les travaux « côté pistes »

Il s'agit essentiellement des travaux induits par les enjeux de mise aux normes sécuritaires exposées au paragraphe II-1A ci-dessus :

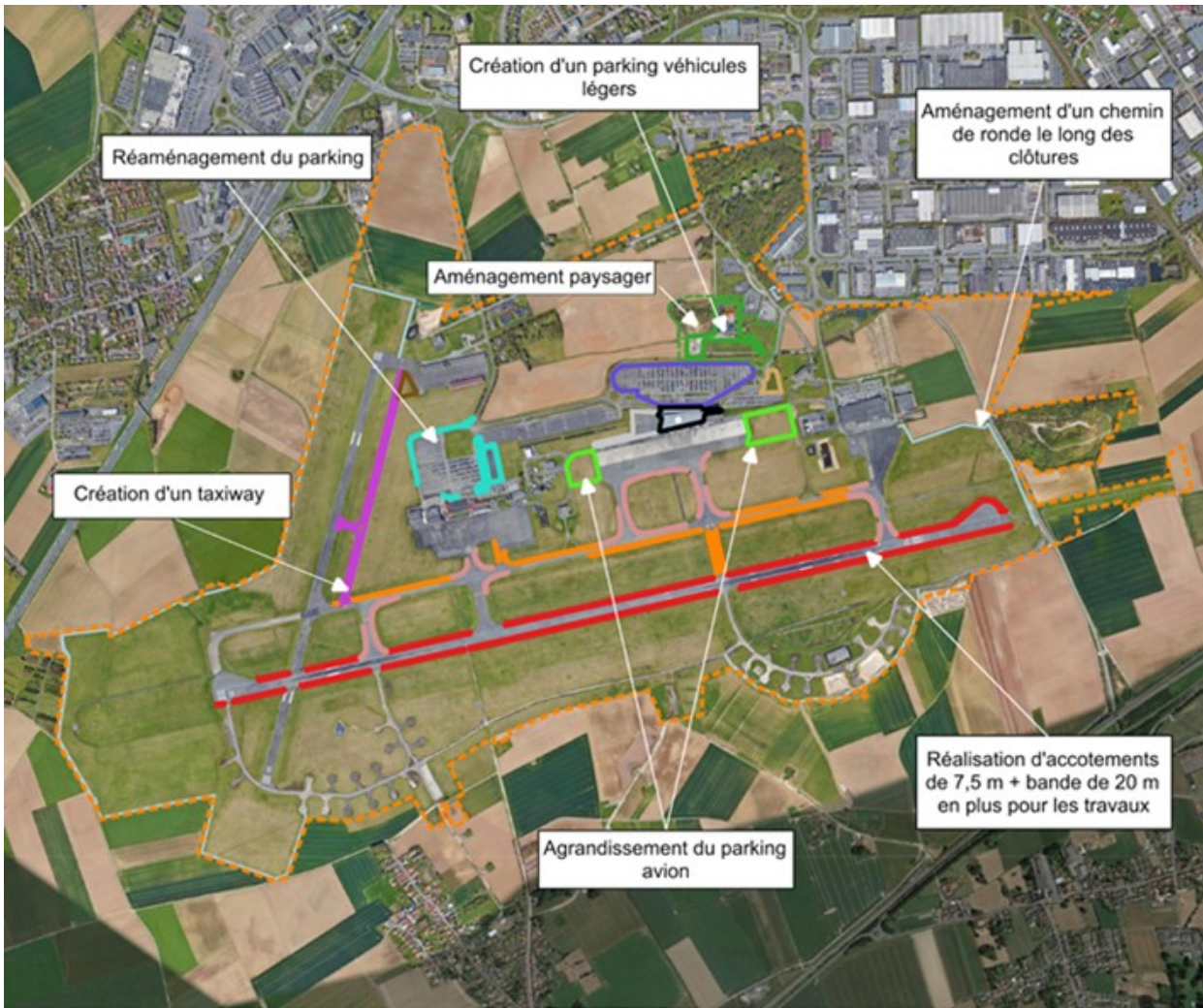
- Création sur la piste principale (08/26) orientée est -ouest d'une longueur de 2825 m pour 45 m de large, d'accotements latéraux d'une largeur de de 7,50 m afin de lever la dérogation expirant le 31/12/2025 concernant l'accueil des aéronefs de code E et F (envergure 52 à 80m).
- Réalisation d'un taxiway pour la piste secondaire (01/19) d'une longueur de 1600 m sur 32 m de largeur (orientées Nord-Sud), destinée à l'aviation de tourisme et d'affaire.


- Extension de 2,73 ha de l'aire de trafic B (parking avions) comportant : drainage, marquage au sol, alimentation électrique et éclairage LED.
- Aménagement d'un chemin de ronde de contrôle de sécurité d'une longueur de 9 km pour une largeur de 3 m, périphérique à l'enclos de la plate-forme, (comprenant l'utilisation de matériaux drainant et réutilisation d'une partie anciennement artificialisée existante : ancien taxiway militaire).
- Remplacement du système monitoring-bruit et trajectoires

B : les travaux « côté ville » :

- Modernisation de l'aérogare par sa partie Ouest (tout en maintenant les activités durant la phase de réaménagement, par flexibilité et modularité, aux fins d'assurer ainsi une fonctionnalité maintenue en phase travaux), puis restructuration en un second temps, des parties devenues obsolètes, après finalisation des travaux d'extension-modernisation.
- L'extension du terminal vers l'ouest vise principalement à créer une nouvelle « jetée » permettant la création de halls et de circuits « embarquement » (Schengen et international) ainsi que de zones livraison bagages.
- Déconstruction de la rampe d'accès actuelle « dépose minute » et du parking existant adossé et remplacement par un ensemble d'accueil dénommé « parvis multi modal ». La création de ce « parvis multi modal » répond à plusieurs objectifs de sûreté et de praticabilité :
 - Mise à distance des véhicules
 - Piétonnisation des accès (différenciés : flux arrivés et flux départs)
 - Création d'un auvent de protection pour les passagers
 - Création d'un nouveau dépose minute séparant les véhicules privés des taxis et des bus
 - Création d'une gare de bus
 - Création de pistes cyclables connectées au réseau de la MEL ainsi que d'un parc à vélos
- Optimisation et réaménagement de parkings existants (P1-P2-P6) et création d'un nouveau parking (P7 sur emprise foncière déjà artificialisée), au nord du site, pour faire face à l'augmentation des besoins estimés à 5181 places de stationnement publiques et de 742 places pour les professionnels à l'horizon 2039.

L'analyse plus détaillée des travaux projetés figure au paragraphe IX du présent rapport : « examen du dossier permis de construire »



Aéroport de Lille - Tous droits réservés © EODD 2021 

Projets d'aménagement initial ADL : typologie et cartographie des travaux



Maquette du projet : aménagement terminé

III : Le contexte législatif et réglementaire

3 - 1 : code de l'environnement :

- Article L 123-1 et suivants, R123-1 et suivants
- Article L181-10 II (saisine des communes et de leur regroupement)
- Article L 123-6 et R 123-7 : définissant le champ de « l'enquête unique »
- Article L 214-1 et suivants : nomenclature des :
Investissements- Ouvrages- Travaux -Aménagements (IOAT) de l'Autorisation
Environnementale (AE)
Rubrique 2-1-5-0 (gestion des eaux) et 1-1-1-0
- Article L 411-1 et suivants : préservation du patrimoine naturel

- Article L121-15-1 et suivants : la concertation préalable
- Article L 181-8 : l'Autorisation Environnementale
- Article L 122-1 : l'étude d'impact

3 - 2 : code de l'urbanisme

- Article L421-1 et suivants
- Article L422-1
- Article L425-1, 14
- R421-1, R423-57
- L423-51(consultations obligatoires)

IV : La composition du dossier d'enquête publique

. Composition du dossier d'enquête publique pour la partie : DAE-IOAT :

- Guide de lecture
- Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique de Monsieur le préfet du Nord
- Résumé non technique de l'étude d'impact
- Etude d'impact : 15 chapitres incluant une étude socio-économique et 21 annexes
- Avis de l'autorité environnementale en date du 3 novembre 2011 sur l'étude d'impact
- Mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale en date du 10 décembre 2021 et ses annexes.
- Dossier DAE (dossier de demande d'autorisation environnementale) :
 - Présentation non technique
 - Sommaire
 - Notice explicative
 - Dossier administratif

Description du projet
Dossier déclaration ICPE
Courrier de dépôt DAE à la DDTM59
Pièces complémentaires

- **Avis formel obligatoire des personnes publiques associées** (PPA du dossier d'enquête publique)

Avis du CLE (comité local de l'eau) du SAGE Marque-Deûle

La nature et le sens des avis des PPA sont développés au chapitre VII-1 du présent rapport :

- **Avis des conseils municipaux** réceptionnés

La nature et le sens des avis des conseils municipaux sont développés au chapitre VII-2 du présent rapport.

Composition du dossier pour la partie : demande de permis de construire

- Cerfa permis de construire
- Cerfa impositions – rescrit fiscal (article R3 131–11–1 du code de l'urbanisme et où R524–11 du code du patrimoine)
- Pièces obligatoires (PC1, PC2, PC3, PC4, PC6, PC7, PC8)
- Autres pièces (PC12, PC16, PC25)
- Plan des démolitions
- PC 39 (accessibilité)
- PC 40 (sécurité incendie)
- Pièces complémentaires
- Avis des communes
- Avis de la DGAC direction générale de l'aviation civile
- Avis de la sous-commission départementale d'accessibilité
- Avis de la sous-commission départementale de sécurité contre les risques incendie
- Avis de la DRAC

- Avis du service instructeur métropolitain MEL
- Avis du service départemental d'incendie et de secours
- Avis de ENEDIS
- Avis réputé favorable (sollicités non reçus) : avis de l'ARS - avis de la DEAL

Composition du dossier pour la partie : Etude d'impact

Document B-03 Etude impact Partie1 (369 pages)

Table des matières (28 pages)

Acronymes, glossaire (9 pages)

Chapitre 01 – Contexte de l'étude et description du projet (142 pages)

Chapitre 02 – Raisons du projet et solutions de substitutions examinées (57 pages)

Chapitre 03 – Synthèse des données d'entrées et hypothèses d'étude des scénarios (133 pages)

Document B-03 Etude impact Partie 2

Chapitre 04 – Etat initial de l'environnement (445 pages)

Document B-03 Etude impact Partie 3 (643 pages)

Chapitre 05 – Effets du projet en phase chantier et mesures ERC (86 pages)

Chapitre 06 – Effets de la phase exploitation du projet sur l'environnement et mesures ERC (chap. 06-A : 223 pages, chap.06-B : 70 pages, chap. 06-C : 110 pages)

Chapitre 07 – Effets du projet sur la santé et mesures ERC (106 pages)

Chapitre 08 – Effets du projet sur le réseau Natura 2000 et mesures ERC (29 pages)

Chapitre 09 – Effets du projet sur l'occurrence des risques d'accidents ou les catastrophes majeures et mesures ERC (17 pages)

Document B-03 Etude impact Partie 4 (247 pages)

Chapitre 10 – Effets Socio-économiques et coûts collectifs et avantages induits (32 pages)

Chapitre 11 – Coût des mesures (19 pages)

Chapitre 12 – Synthèse des impacts (12 pages)

Chapitre 13 – Effets cumulés avec d'autres projets connus (86 pages)

Chapitre 14 – Analyse de l'interaction des effets (9 pages)

Chapitre 15 – Compatibilité et articulation avec les plans, schémas et programmes (148 pages)

Chapitre 16 - Méthodologie d'évaluation utilisée (41 pages)

Document B-04 Annexe Etude impact Partie1

Annexe 01 – Etude hydrogéologique - état initial (73 pages)

Document B-04 Annexe Etude impact Partie2 (363 pages)

Annexe 02 - Etude hydrogéologique – effets (66 pages)

Annexe 03 a– Etude écologique -Volet Milieu naturel de l'étude d'impact (165 pages)

Annexe 03 b- Etude écologique - Tableau de synthèse des impacts pour les différentes espèces (11 pages)

Annexe 04 – Evaluation des incidences Natura 2000 (33 pages)

Annexe 05 – Synthèse 2020 péril animalier (26 pages)

Annexe 06 – Evaluation de la pollution lumineuse (10 pages)

Annexe 07 – Revue des prévisions de trafic – actualisée fév. 2021 (12 pages)

Annexe 08 – Etude agricole – actualisée mai 2021 (41 pages)

Document B-04 Annexe Etude impact Partie 3 (320 pages)

Annexe 09 – Etude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables et de récupération (EnR&R) (68 pages)

Annexe 10 – Analyse du cycle de vie (37 pages)

Annexe 11 a – Etude de trafic aux abords de l'aéroport -état initial- version 2 -janv. 2021 (42 pages)

Annexe 11 b – Etude de trafic aux abords de l'aéroport - Phases 2 et 3 : Estimation des trafics aux horizons 2023 et 2039 et impacts sur la voirie -version 4 – mai 2021 (23 pages)

Annexe 12 – Rapport de surveillance vibratoire de l'aéroport – mai 2021 (36 pages)

Annexe 13 a – Etude acoustique – rapport juin 2021 (114 pages)

Document B-04 Annexe Etude impact Partie 4 (120 pages)

Annexe 13 b – Etude acoustique – cartes (93 plans, 120 pages)

Document B-04 Annexe Etude impact Partie 5 (450 pages)

Annexe 14 – Etude sur la qualité de l'air (450 pages)

Document B-04 Annexe Etude impact Partie 6 (94 pages)

Annexe 14 – Etude sur la qualité de l'air (suite : 94 pages)

Document B-04 Annexe Etude impact Partie 6 (185 pages)

Annexe 15 – Tableau des situations d'urgence (2 pages)

Annexe 16 – Avis délibéré de l'Autorité environnementale pour le cadrage préalable – 13 janv. 2021 (28 pages) 021

Annexe 17 – Enseignements de la concertation préalable - 17 fév. 2021 (45 pages)

Annexe 18 – Bilan du Garant CNDP - 18 déc. 2020 (55 pages)

Annexe 19 – Note d'intentions fonds carbone (4 pages)

Annexe 20 a– Annexe du chapitre 7 - Pollution des sols – état initial et scenarios (33 pages)

Annexe 20 b– Annexe du chapitre 7 - Concentration sols-végétaux (15 pages)

Annexe 21 - Note relative à la réalisation d'un forage test pour la géothermie sur sondes (3 pages)

Document B-06 Etude socio-économique et annexes (314 pages) (annexe à l'étude d'impact)

Procédure de concertation volontaire préalable :

Bilan de la concertation 2020 (garant du débat public et ADL)

Bilan de la poste concertation 2021 (garant du débat public et ADL)

V : L'examen de la Demande d'Autorisation Environnementale (DAE)

I : L'examen formel

1.1 : les textes de référence

Le projet est soumis à Autorisation Environnementale, au titre du Code de l'environnement (article L.122-1) « *Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas* ».

1.2 : la Demande d'Autorisation Environnementale (DAE)

1.2.1 - La demande d'autorisation environnementale, pour procéder aux aménagements de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin, a été adressée au préfet du Nord par lettre du 1^{er} juillet 2021, par la SAS Aéroport de Lille, concessionnaire de l'aéroport après y avoir été autorisé par le Président du SMALIM, autorité concédante.

Le dossier a été enregistré le 20 juillet 2021 sous le numéro 599-2021-00133 et son instruction est assurée par le préfet du Nord (Direction départementale des territoires et de la mer -DDTM).

1.2.2 - les pièces du dossier d'enquête publique concernant la demande d'autorisation environnementale :

- . Pièce C 00 Sommaire
 - . Pièce C 01 Présentation non technique (58 pages)
 - . Pièce C 02 Notice explicative (22 pages)
 - . Pièce C 03 Dossier administratif (42 pages) comprenant l'imprimé CERFA n° n°15964-01
 - . Pièce C 04 Description du projet (270 pages)
 - . Pièce C 05 Dossier ICPE installations existantes et projetées (17 pages)
 - . Etude d'impact et ses annexes (*renvoi vers pièce B déjà décrite dans le présent rapport*)
 - . Pièce C07 Partie 1 Annexes n°1 à 6 de la demande d'autorisation (136 pages)
- Annexe 1 : Liste parcelles
- Annexe 2 : Plan de situation
 - Annexe 3 : Pièces graphiques
 - Annexe 4 : Attestation du SMALIM article R. 181-13 du code de l'environnement
 - Annexe 5 : Synthèse des mesures ERC
 - Annexe 6 : Hydrogéologie état initial (février 2021)
 - . Pièce C07 Partie 2 Annexes n°7 à 9-7 de la demande d'autorisation (202 pages)
 - Annexe 7 : Hydrogéologie modélisation (juin 2021)
 - Annexe 8 : Etude hydraulique état initial (juin 2021)
 - Annexe 8-1 : Plan réseaux ouvrages

- Annexe 8-2 : Plan Mike Urban
- Annexe 8-4 : Rapport final M1 – Valin Maxime
- Annexe 8-5 : Caractéristiques des BV
- Annexe 9 : Etude hydraulique état futur (juin 2021)
 - Annexe 9-1 : Surfaces
 - Annexe 9-2 : Création parking P7
 - Annexe 9-3 : Note de calcul P7
 - Annexe 9-4 : Extension parking personnel plan de gestion
 - Annexe 9-5 : Note de calcul extension parking personnel
 - Annexe 9-6 : Synoptique fonctionnement futur
 - Annexe 9-7 : Débordements réseaux
- . Pièce C07 Partie 3 Annexes n°10 à 12 de la demande d'autorisation (4 pages)
 - Annexe 10 : Plan de situation projet
 - Annexe 11 : Liste ICPE ADL
 - Annexe 12 : Liste ICPE tiers
- . Pièce C07 Partie 4
 - Annexes 13 demande de modification ICPE (preuve de dépôt déclaration) (2 pages)
- . Pièce C07 Partie 5
 - Annexes 14 déclaration de modification ICPE (déclaration) (6 pages)
- . Pièce C07 Partie 6
 - Annexe 15 : Implantation des ICPE modifiées (4 pages)
 - Annexe 16 : Plan des abords
- . Pièce C08 Courrier de dépôt de la demande d'autorisation (5 pages)
- . Pièce C09 Pièces complémentaires (envoyées en aout 2021) (34 pages)
 - Courrier de la DDTM de demandes de compléments SAGE
 - Compléments sur la compatibilité avec SAGE

 - Décomposition des surfaces collectées selon le PIG Champs captant
 - Réponse au courrier de la DDTM
- . Pièce C10 AVIS (6 pages)
 - Avis de la CLE du SAGE Marque-Deûle
 - Avis de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse (pièce B)

1.2.3 - objet de la demande

La demande d'autorisation environnementale porte sur deux types d'*activités, installations, ouvrages, travaux* (AIOT) liés au projet de modernisation de l'aéroport de Lille :

- **a) Une demande d'installations, ouvrages, travaux, activités (IOTA) au titre de l'eau** (L214-1 et suivants du code de l'environnement) :
 - Des rejets d'eaux pluviales soumis à autorisation,
 - Des prélèvements par piézomètres soumis à déclaration
 - Un forage test de géothermie à 90m de profondeur maximum soumis à déclaration

4.2.1 Activité IOTA

Précisez la ou les rubrique(s) de la nomenclature « loi sur l'eau » dans laquelle ou lesquelles l'installation, l'ouvrage, les travaux ou les activités doivent être rangés :

Numéro des rubriques concernées	Libellés des rubriques	Désignation des seuils ou critères dans lesquels s'inscrit l'IOTA	Régime
2.1.5.0	REJETS	Rejets d'eaux pluviales dans le sous-sol, surface du site de 470 ha	A
1.1.1.0	PRELEVEMENTS	Prélèvements dans les piézomètres pour surveillance de la nappe	D
1.1.1.0	FORAGE	Réalisation d'un forage test pour la géothermie à 90 m maximum	D

Rejet des eaux pluviales dans la nappe souterraine par infiltration :

Aujourd'hui les rejets se font dans les bassins d'infiltration existants n°171 au Nord, n°571 au Sud et n°557 à l'Est (arrêtés préfectoraux du 26/03/1996, 05/06/1998, arrêté 04/04/2005), dans le réseau d'eaux usées lors des opérations hivernales de dégivrage avion utilisant du glycol (arrêté du 23/03/2012).

Le projet nécessite l'aménagement de 2 noues paysagères d'infiltration sur le bassin-versant Est pour récupérer les eaux pluviales du futur parking P7 et de l'extension du parking du personnel.

De plus, 3 bassins de rétention sont à créer, un sur chaque bassin-versant Nord, Sud et Est, pour supprimer le phénomène de déversement entre les bassins de rétention et d'infiltration pour la pluie de retour 20 ans 4 heures.

Une étude de préféabilité d'une solution de géothermie a été réalisée afin de couvrir les besoins en chaud et en froid du bâtiment existant et de sa partie nouvelle. L'étude conclut à la pertinence d'une solution de géothermie sur sondes verticales. Un forage pilote de 90 m en vue d'effectuer un Test de Réponse Thermique (TRT) doit être réalisé.

Exploitation de 2 piézomètres déjà déclarés pour suivi piézométrique et de la qualité des eaux souterraines : PZ1 d'une profondeur de 30 m/TN au droit du rond-point au Nord-Ouest de l'aérogare, PZ2 d'une profondeur de 30 m/TN situé au Sud-Ouest du site. Ils ont fait l'objet d'une déclaration le 11/05/2020 (récépissé n° 143/59/2020 du PZ1) et le 20/05/2020 (récépissé n° 141/59/2020 du PZ2).

- **b) Une déclaration d'activité** (article L512-8 du code de l'environnement) **au titre des installations classées pour l'environnement (ICPE)** pour des installations de combustion (chauffage aérogare et groupe électrogène)

4.2.2 Activité ICPE

Précisez la ou les rubrique(s) de la nomenclature des installations classées dans laquelle ou lesquelles l'installation doit être rangée :

Numéro des rubriques concernées	Libellés des rubriques avec seuil	Désignation des installations avec taille exprimées avec les unités des critères de classement	Régime
2910	Installation de combustion	chaufferie gaz et groupe électrogène. total de 2,419 MW	D
autres		cf DAE partie 5 pour les évolutions	nc

Ces installations de combustion comprennent d'une part une nouvelle chaufferie au gaz, d'autre part un nouveau groupe électrogène.

Chaufferie au gaz : remplacement des installations actuelles de 2 x 545 kW = 1,09 MW par deux nouvelles installations de 617 kW soit au total 1,234 MW

Groupe électrogène : remplacement des installations actuelles comprenant une installation de secours de 700 kW, et une installation de sécurité de 65 kW, par des nouvelles installations de 1,185 MW au total.

1.2.4 - Localisations du projet et instruction

L'ensemble des parcelles concernées par le projet dans le périmètre de l'aéroport de Lille sont listées en annexe 1 au dossier (pièce C7). Elles sont situées sur le territoire des communes de Lesquin, Fretin, Vendeville, Avelin et Templemars pour une surface projet de 464,104 ha (pour une surface cadastrale totale de 466,925 ha).

Dans le cadre de l'instruction, le service instructeur (DDTM du Nord) a reçu les avis obligatoires :

- L'avis de l'autorité environnementale du 3 novembre 2021 (examiné au chapitre VI du présent rapport)
- L'avis de la Commission locale de l'eau du SAGE Marque et Deûle en date du 16 septembre 2021 (examiné au chapitre VII.1).

Le service instructeur a également sollicité l'avis d'un hydrogéologue agréé pour un avis sur le sondage test pour la géothermie (dont le rapport n'a pas pu être joint au dossier d'enquête car non produit dans ce délai) qui sera exposé devant le Conseil de l'Environnement et des risques sanitaires et technologiques (CoDERST) lors de sa séance consacrée au projet de modernisation de l'aéroport de Lille.

- Par courrier du 11 août 2021, la DDTM a demandé à ADL de produire une note complémentaire sur quelques points en lien avec la compatibilité du projet avec le SDAGE.
- Dans ce cadre, ADL a produit (pièce C-09 du dossier d'enquête)
- Un complément à l'étude d'impact daté du 19 août 2021 répondant à l'ensemble de ces points et se présentant comme un complément au chapitre 15 de l'étude d'impact : *Additif au chapitre 15 de l'étude d'impact « Compatibilité du projet avec les documents de planification et son articulation avec les plans, schémas et programmes _ Compléments sur la compatibilité au SAGE Marque-Deûle »*
- Décomposition des surfaces collectées selon le PIG
- Un document intitulé « Réponses au courrier n°1098-2021 de la DDTM » qui apporte des précisions sur chaque point demandé.

II : L'examen au fond

2.1 - Au titre de l'eau

2.1.1 l'enjeu majeur des champs captant de la métropole lilloise

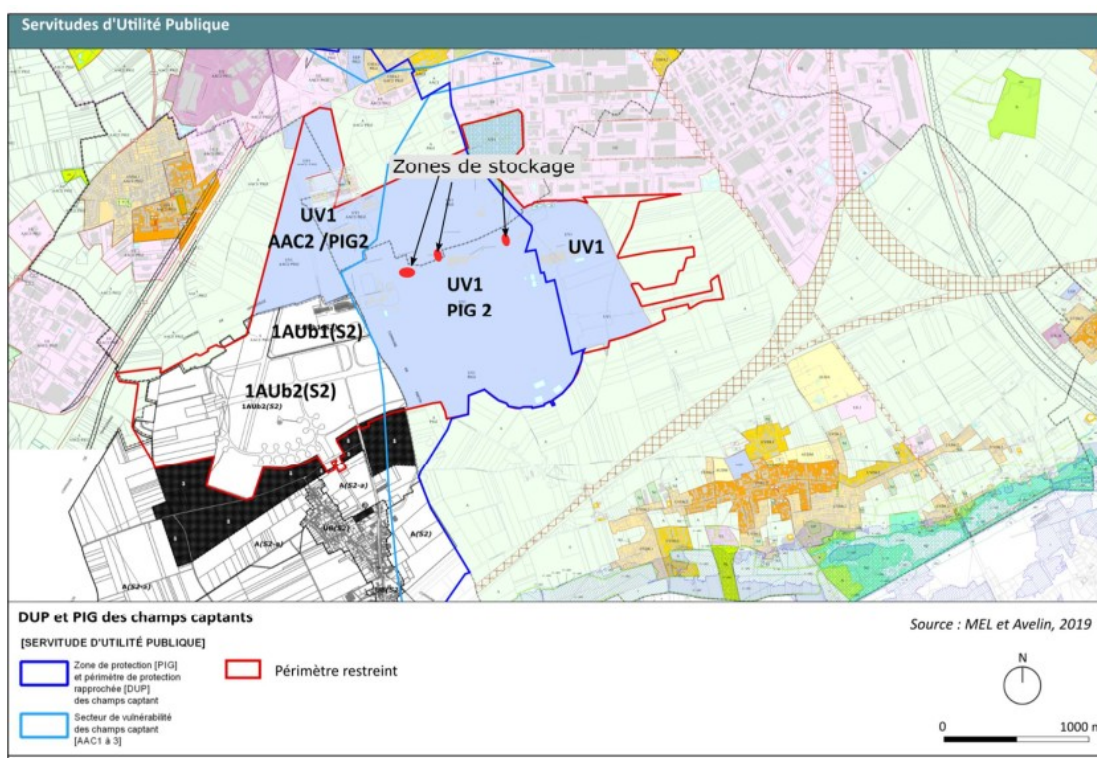
Aucun cours d'eau n'est présent dans la plateforme aéroportuaire ou à proximité immédiate.

En revanche, la plateforme aéroportuaire se situe en dehors de tout périmètre de protection immédiate et rapprochée instaurés par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) des champs captant du sud de Lille datant de 2007.

L'aéroport est concerné par un sous zonage « PIG2 » pour les emprises de l'aéroport situées sur les communes membres de la Métropole Européenne de Lille (Fretin, Lesquin, Vendeville et Templemars), et un sous zonage « S2 » pour les emprises situées sur la commune d'Avelin.

Ces sous zonages correspondent au périmètre de protection S2 défini par le Projet d'Intérêt Général (PIG) de 2007.

La plateforme aéroportuaire est concernée dans sa partie Ouest par un secteur de vulnérabilité forte d'une Aire d'Alimentation de Captage (AAC2).



2.1.2 les rubriques de la demande

a) rejets d'eaux pluviales soumis à autorisation

Dans l'état actuel, la surface imperméabilisée des bassins versants interceptés est de 85,20 ha (soit 93,6 ha de surface active en tenant compte des surfaces végétalisées).

Le projet va entraîner la *création de nouvelles surfaces imperméabilisées (environ 8 ha supplémentaires de surface active)* susceptibles de modifier la gestion actuelle des eaux pluviales faisant l'objet d'un arrêté d'autorisation en date du 4 avril 2005.

Tableau 1 : Rubriques IOTA susceptibles d'être concernées par le projet

Rubrique	Description	Analyse projet	Classement actuel	Classement projeté
2.1.5.0	Gestion des eaux pluviales	Modification de l'assainissement – augmentation surface imperméabilisée	Autorisation, surface imperméabilisée totale de 85,2 ha (surface active 93,6 ha)	Autorisation Surface supplémentaire imperméabilisée = + 9,98 ha Surface active complémentaire = + 7,8 ha
1.1.1.0	Sondage, forage, piézomètre et puits	Réalisation d'un forage test pour la géothermie verticale sur sondes	Déclaration	

Les principes suivants ont présidé à l'élaboration du projet :

- Maintien du principe de gestion des eaux pluviales actuel (bassins de rétention et bassins d'infiltration).
- Positionnement des éléments de programme au maximum sur des zones déjà artificialisées.
- Seules les surfaces strictement nécessaires au bon fonctionnement de l'aéroport seront imperméabilisées.
- Les eaux pluviales ruisselant sur les *surfaces imperméabilisées* sont infiltrées soit après stockage dans les bassins de rétention puis traitement, soit dans des noues (parking P7, extension du parking du personnel).
- Les eaux pluviales des *surfaces non imperméabilisées* s'infiltrent dans le sol.
- Augmentation de la capacité des ouvrages de gestion des eaux pluviales pour s'adapter à l'augmentation des surfaces imperméabilisées et des besoins en rétention, et déconnexion des surfaces actives du nouveau parking P7 et de l'extension du parking du personnel. Ces surfaces sont gérées indépendamment par infiltration.

Une modélisation hydrogéologique a été menée (*Document B-04 Annexe Etude impact Partie1_Annexe 01 – Etude hydrogéologique - état initial (73 pages) et Annexe 02 - Etude hydrogéologique – effets (66 pages)*) selon des scénarii extrêmes consistant à injecter en continu un effluent pollué dans les bassins d'infiltration aux concentrations maximales. Compte-tenu de la variabilité des précipitations, ces scénarios ne seront jamais atteints dans la réalité. Cette modélisation démontre que les champs captant Sud de Lille, comme les forages Industriels sur Pont-à-Marcq ne verront pas leur qualité des eaux souterraines dégradée par ce projet de modernisation. Le panache d'hydrocarbures se cantonne à l'emprise de l'aéroport. Aucune pollution ne migre en aval hydraulique en direction des champs captant.

En phase exploitation, l'aéroport poursuivra l'entretien régulier actuel des ouvrages de gestion des eaux pluviales et de leurs dispositifs de traitement afin de les maintenir opérationnels :

- Entretien des séparateurs hydrocarbures tous les 6 mois selon la norme EN 868
- Vérification périodique des ouvrages de rétention et d'infiltration
- Vérification de la perméabilité lit de sable, avec remplacement à prévoir si besoin.

Le projet prévoit d'adapter ces bassins de la façon suivante :

- Sur chaque bassin versant, il est prévu la création d'un bassin de rétention étanche supplémentaire visant à garantir le tamponnement de la pluie d'occurrence 20 ans et de durée 4 heures, et son traitement dans un séparateur à hydrocarbures avant infiltration. Ces bassins auront les caractéristiques suivantes :

Zone	Emprise au sol	Volume utile
Sud	3 600 m ²	5 400 m ³
Nord	1 600 m ²	3 040 m ³
Est	1 600 m ²	4 640 m ³

- Les ouvrages de traitement seront remis à niveau, avec la mise en place des éléments suivants :

BV	Masse d'eau souterraine	Classe de traitement	Débit maximal	Débit de dimensionnement en sortie du bassin étanche
Sud	Marque	5 mg/l	150 l/s	150 l/s
Nord	Deûle	1 mg/l	20 l/s	60 l/s
Est	Marque	5 mg.l	150 l/s	150 l/s

- Les surfaces des extensions projetées des parkings seront déconnectées des bassins versants principaux et seront raccordés à des noues paysagères d'infiltration, sur le versant Marque. Ces noues auront la capacité de stocker la pluie centennale et seront pourvues de vannes d'obturation pour confiner les éventuelles pollutions dans le réseau de collecte étanche.

En cas de dysfonctionnement, l'enjeu lors de pollution est le transfert de polluant vers les bassins d'infiltrations puis vers la nappe.

L'efficacité de la neutralisation dépendra du temps d'intervention des équipes d'entretien, de la nature du polluant et de la vitesse de propagation du fluide.

Le mode opératoire consistera à obturer rapidement les orifices de vidange des bassins de rétention ou les vannes d'obturation des noues paysagères.

Cette procédure est d'ores et déjà en place dans le manuel d'opérations de la plateforme.

Les équipes d'intervention devront intervenir dans les 4 heures suivant le dysfonctionnement (on estime qu'il faut 4 heures environ pour traverser les 15 cm de terre végétale sableuse).

Elles devront alors procéder au pompage de la totalité de la lame d'eau ou à l'extraction des premiers centimètres de terre contaminée dans les bassins d'infiltrations.

Les déblais seront évacués vers les filières adaptées selon leurs caractéristiques. Des dispositions seront mises en œuvre pour assurer la traçabilité des matériaux excavés (volume, nature et destination).

Avant la remise en route du système il sera procédé à des analyses pour vérifier que l'intégralité des polluants ont été éliminés avant de permettre de nouveau l'infiltration dans les bassins. Les fonds de bassin seront rechargés en matériaux pour remplacer les matériaux excavés.

En outre, ADL a apporté des précisions sur les risques spécifiques qui pourraient être liées à l'implantation de panneaux photovoltaïques sur le parking Premium (déjà imperméabilisé).

b) Un forage test de géothermie à 90m de profondeur maximum (soumis à déclaration)

Une étude de pré faisabilité d'une solution de géothermie afin de couvrir les besoins en chaud et en froid de l'aérogare et de son extension a été réalisée par BURGEAP en 2020 et conclut à la pertinence d'une solution sur sondes géothermiques verticales.

Pour s'assurer de la faisabilité, il est nécessaire de procéder à un forage pilote de 90 m en vue d'effectuer un Test de Réponse thermique (TRT) en zone côté piste au sud du parking P1.



Localisation envisagée pour le forage test

Des dispositions consignées dans la démarche chantier à faibles nuisances sont prises lors de la réalisation du forage pour limiter les risques d'accident (bac étanches, disponibilité de kits anti-pollution et de produits absorbants). En cas de déversement, un rapport d'intervention sera établi.

La réalisation du forage sera réalisée selon la norme NF X 10-970 « Forage d'eau et de géothermie - Sonde géothermique verticale (échangeur géothermique vertical en U avec liquide caloporteur en circuit fermé) - Réalisation, mise en œuvre, entretien, abandon »

La réalisation du forage implique la traversée de l'aquifère intermédiaire (aquifère de la Craie). Le forage fera l'objet d'un suivi permanent par un géologue qui analysera les déblais de forage pour évaluer précisément l'avancement dans la succession géologique.

Pendant toute la traversée de l'aquifère de la craie, le forage sera réalisé avec tubage à l'avancement permettant une couverture et une protection de l'aquifère traversé. Par ailleurs, le forage sera réalisé à l'air pour ne pas risquer de mettre en contact le fluide de forage avec la nappe.

Une technique de forage à l'eau pourra être utilisée ponctuellement selon la lithologie (argile notamment) en dehors de la traversée de l'aquifère de la Craie.

Il est prévu de descendre à 90 m maximum : la profondeur du forage sera adaptée si nécessaire au cours de la foration afin d'éviter d'atteindre les formations du Carbonifère, et ce pour ne pas mettre en communication la nappe de la craie et la nappe des calcaires carbonifères sous-jacente, classée en ZRE, et ainsi de limiter tout risque de pollution croisée.

A la fin du forage, la cimentation du forage se fera dans les règles de l'art, en une seule fois de bas en haut au moyen d'une cane d'injection

On notera que le Bureau de la commission locale de l'eau (CLE) du SAGE Marque – Deûle en date du 16/09/2021, joint au dossier d'enquête et détaillé au point VII-1 du présent rapport) émet un avis sous réserve concernant le projet mais émet un avis défavorable à l'unanimité à la mise en place de sondes géothermiques verticales, compte tenu des impacts éventuels des pompes sur la nappe de la Craie.

En revanche, l'Autorité environnementale a recommandé dans son avis de mener à son terme l'étude géothermique dans un calendrier permettant d'intégrer une telle solution aux travaux prévus.

Aussi, un rapport d'hydrogéologue agréé a été demandé mais n'est pas disponible à la date du début de l'enquête et n'est pas joint au dossier d'enquête. Cet avis sera exposé devant le Conseil de l'Environnement et des risques sanitaires et technologiques (CoDERST)

c) prélèvements par piézomètres soumis à déclaration (pour mémoire)

Un réseau de surveillance des eaux souterraines est présent au sein de l'aéroport. Il se compose de :

- 6 piézomètres (IBN08 et 09, IBS08 et 09, IBW08 et 09) positionnés en amont et aval des bassins de rétention et d'infiltration d'eau pluvial dont le suivi est assuré

par l'aéroport, avec un suivi semestriel assuré par l'aéroport dans le cadre des arrêtés préfectoraux du 23/06/1996, 05/06/1998 et du 04/02/2005.

- 13 piézomètres positionnés au droit de l'ancien site Air Total Marketing Services en lien avec l'arrêt d'activité sur site, faisant l'objet d'un suivi semestriel quadriennal 2021-2025 (PZ15, PZJ, PZK) les PZI, PZP, PZN seront conservés pendant le suivi quadriennal 2021-2025 et rebouchés en cas de stabilisation des hydrocarbures HCT 10-40 est confirmée. Les PZL, PZO, PZA, PZF, PZG, PZE, PZM seront rebouchés dans les règles de l'art.
- 3 piézomètres positionnés en amont, aval et latéral hydraulique de l'actuel dépôt de carburants Shell Avitair.
- 2 piézomètres (PZ1 et PZ2) ont été ajoutés pour la modélisation hydrogéologique après déclarations du 11/05 et 30/05//2020. Ils ne font pas l'objet d'un suivi des pollutions

L'ensemble de ces piézomètres a donc déjà fait l'objet de déclarations

2. 2 - Au titre des Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) :

Plusieurs ICPE sont présentes sur le site, certaines sont portées par le gestionnaire de l'aéroport et d'autres par des tiers. L'ensemble des ICPE présentes sur le site sont décrites aux annexes 11 (sous exploitation ADL) et 12 (sous exploitation de tiers) du dossier.

Les ICPE gérées par l'aéroport sont listées pour mémoire dans le dossier de demande, et celles faisant l'objet de modifications sont également indiquées. Aucune de ces installations n'est classée Seveso

4.2.2 Activité ICPE

Précisez la ou les rubrique(s) de la nomenclature des installations classées dans laquelle ou lesquelles l'installation doit être rangée :

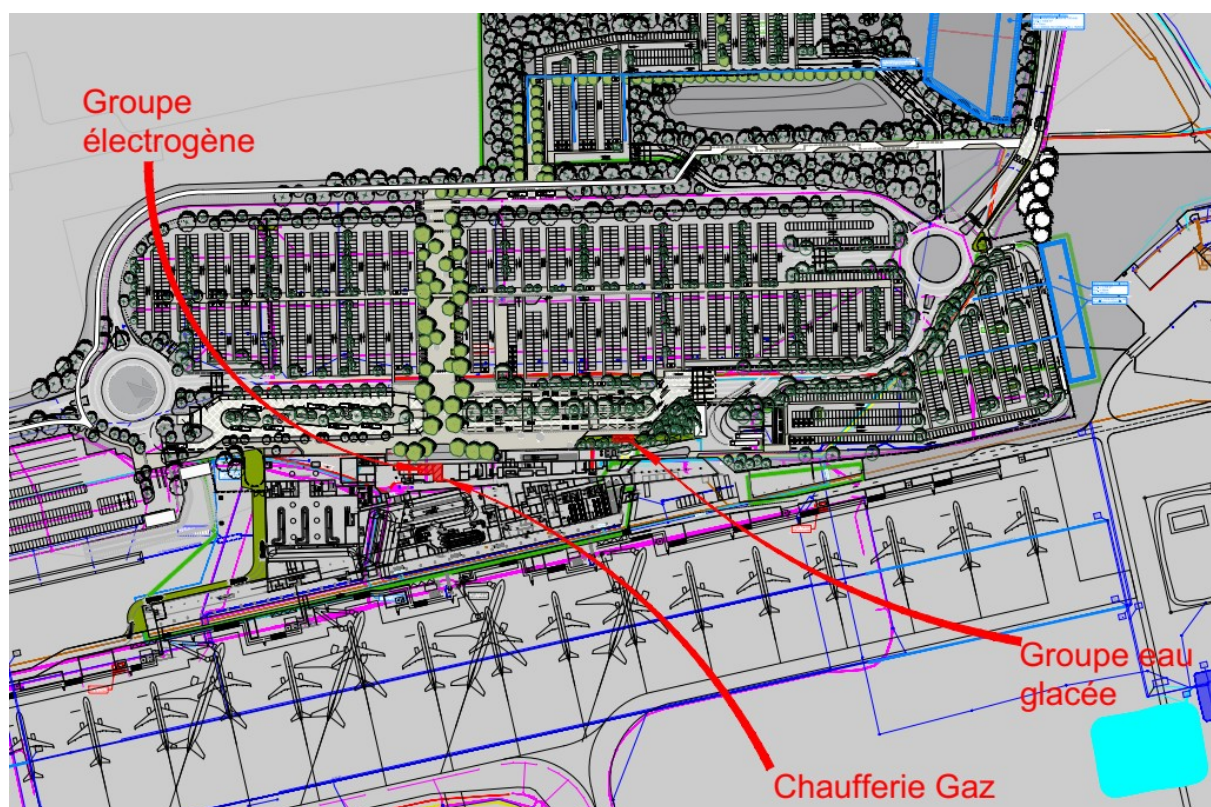
Numéro des rubriques concernées	Libellés des rubriques avec seuil	Désignation des installations avec taille exprimées avec les unités des critères de classement	Régime
2910	Installation de combustion	chaufferie gaz et groupe électrogène. total de 2,419 MW	D
autres		cf DAE partie 5 pour les évolutions	nc

Pour mémoire, le demandeur s'est assuré que l'installation de climatisation restera en dessous des seuils de déclaration.

Parking P2	Climatisation	1185	Gaz à effet de serre fluorés (emploi dans les équipements)	ETAT ACTUEL Fluide R134a (HFC) L'installation	234 kg	DC si Qté de fluide > 300 kg	nc
------------	---------------	------	---	---	--------	------------------------------	----

			<p><i>comprend 2 GF de 117kg de fluide frigo chacun, soit un total de 234kg (332 Te-qCO2)</i></p> <p><i>ETAT FUTUR</i></p> <p><i>Fluide R32 < 300 kg</i></p> <p><i>(Implantation à définir en phase projet)</i></p>	<300 kg		nc
--	--	--	--	---------	--	----

Le plan ci-dessous figurant en annexe C7 (partie 6) du dossier d'enquête précise l'implantation dans l'aérogare des différents éléments concernés par la déclaration (chaufferie gaz et groupe électrogène) et, pour mémoire, du groupe d'eau glacée (climatisation) non soumis à déclaration.



L'étude d'impact souligne que Le projet de modernisation de l'aéroport ne génère pas de risques vis-à-vis des ICPE voisines (page 81 du chapitre 15), qu'il s'agisse des installations déjà présentes sur le site ou dans les secteurs voisins, recensées dans la notice explicative du dossier de demande d'autorisation environnementale.

III : Conclusions

Le projet de demande d'autorisation environnementale est établi régulièrement et accompagné de nombreuses pièces précises et argumentées. Ce dossier a été complété, à la demande du service instructeur, de précisions.

La demande d'autorisation au titre de l'eau ne paraît pas poser de difficulté pour son volet soumis à autorisation (rejets). Le volet soumis à déclaration (forage de test géothermique) paraît quant à lui justifié par les précautions prévues et par la recommandation de l'autorité environnementale. L'avis d'un hydrogéologue agréé est attendu pour dissiper les craintes exprimées par la Commission locale de l'eau quant aux risques pour les champs captant de la nappe de la craie.

Le volet déclaration d'installation classée pour l'environnement, portant sur le renouvellement des installations de combustion (chaufferie et climatisation de l'aérogare), ne paraît pas poser de difficultés moyennant les prescriptions d'usage.

VI : Examen de l'avis de l'autorité environnementale et du mémoire en réponse du maître d'ouvrage

A la demande d'Aéroport de Lille SAS, le projet de modernisation de l'aéroport a fait l'objet, en application de l'article R. 122-4 du code de l'environnement, d'un cadrage préalable par l'Autorité environnementale (avis n° 2020-67 du 13 janvier 2021).

Le 3 novembre 2021, l'Autorité environnementale (**Ae**) a exprimé son avis à l'égard du projet de modernisation de l'aéroport de Lille (avis-délibéré N° 2021-87 du 3 novembre 2021).

Avant de présenter un ensemble de recommandations, l'Ae souligne dans sa synthèse que l'étude d'impact, élaborée par Aéroport de Lille SAS, est de qualité et approfondit chacun des sujets au niveau attendu, en ayant bien tiré parti du cadrage préalable.

L'avis de l'Ae comporte deux chapitres essentiels. Le premier présente le projet et précise ses enjeux environnementaux. Le second expose son analyse de l'étude d'impact et énonce des recommandations qui en découlent.

Aéroport de Lille SAS, le 9 décembre 2021, a rédigé un mémoire en réponse à cet avis. Ce mémoire est assorti de 12 annexes spécifiques.

Le projet ayant déjà fait l'objet d'une description précise, nous relaterons, ci-après, toutes les recommandations formulées par l'Ae suite à son analyse de l'étude d'impact ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse.

▪ Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'Ae a examiné les différentes hypothèses de fréquentation en nombre de passagers et en mouvements commerciaux à l'horizon de 2039 et en 2050 avec des fourchettes haute et basse pour intégrer les effets à long terme de la crise sanitaire. Elle a également examiné un scénario dit « de référence » avec une simple mise aux normes de l'aéroport sans extension. Il n'a pas été envisagé comme une variante du projet.

L'Ae a observé que le trafic routier augmenterait en 2039 de 32% et ce dans un contexte de saturation routière préexistante sur le territoire. A ce titre, le pétitionnaire a fait le choix de suspendre ses études relatives au déploiement envisagé d'un programme d'immobilier tertiaire. Cette suspension permet de réduire à 21 % l'augmentation du trafic par rapport au scénario de référence.

L'Ae souligne l'importance de la suspension du programme immobilier qui, outre la réduction des nuisances liées au trafic, permet d'éviter l'artificialisation de terres agricoles, conserve la capacité du sol à capter le carbone et n'obère pas le développement potentiel d'une production agricole adaptée à la proximité des centres de consommation.

L'Ae a constaté que l'implantation d'une partie des parkings en silos a été examinée, mais rejetée au motif que cette option consommerait des terres agricoles. La comparaison des variantes montre toutefois qu'il s'agit de la variante induisant le moins d'artificialisation des sols. L'Ae considère qu'il aurait été utile d'envisager cette solution (parkings en silos) sur des sols non agricoles en ayant recours aux mêmes mesures d'évitement que celles retenues pour les parkings projetés (évitement de 9 ha de terres agricoles, la consommation résiduelle étant réduite à 0,2 ha).

→ L'Ae recommande de reprendre l'étude des variantes en examinant l'implantation de parkings en silo sur des sols déjà artificialisés.

Dans son mémoire en réponse, ADL confirme la suspension des études relatives au programme immobilier en l'absence d'une amélioration des conditions de desserte du secteur.

ADL rappelle que :

- Le parking P7 (de 727 places) projeté se déploie, au sol, de façon optimisée et sur une surface déjà imperméabilisée (anciennes aires de manœuvres et hangars de la base aérienne de l'ALAT)
- Initialement, une aire de stationnement de 1800 places de véhicules légers était envisagée à l'ouest du parking P2 actuel, entraînant la consommation de 6 Ha de sol à usage agricole, de plus, localisé, en partie, dans le périmètre AAC2 des champs captant)

Dans l'annexe 01 de son mémoire en réponse, ADL décrit et compare la solution retenue pour son futur parking au sol « P7 » et celle qui consisterait à développer un parking en silo.

ADL conclut à la suite de sa comparaison multicritères (portant sur : eaux souterraines et superficielles, sols et sous-sols, paysage, ressources énergétiques et matériaux, empreinte carbone, biodiversité, impact agricole et technico-économique) que la solution d'un parking en silo serait plus défavorable qu'une solution en surface en matière de :

- Bilan carbone : émission de Gaz à Effet de Serre (GES) liée à la construction d'un parking en silo
- Modularité : le parking en silo n'offre pas la possibilité de répondre à l'enjeu de phaser, dans le temps, la réalisation des stationnements au regard des besoins avérés
- Bilan économique : la solution parking silo n'est pas économiquement viable.

▪ Etat initial, Incidences du projet, mesures et suivi

Milieus naturels

*L'Ae a observé que dans le périmètre du projet, l'état de conservation **des habitats naturels** est, en grande partie, mauvais. Elle précise que le porteur de projet aurait pu, dans le respect de l'objectif d'absence d'artificialisation nette, examiner la possibilité de supprimer les deux « marguerites », espaces bétonnés inutilisés, situés au sud de la grande piste.*

→ L'Ae recommande au porteur de préciser ses intentions quant au devenir des espaces bétonnés au sud de la grande piste (« marguerites ») et à leur renaturation, et d'explicitier la contribution du projet à l'objectif d'absence d'artificialisation nette.

Dans son mémoire en réponse, ADL précise qu'il n'est pas prévu de déconstruire les aires de dispersion (marguerites) dans le cadre du projet de mise aux normes et de modernisation de l'aéroport.

ADL précise que ces aires sont régulièrement utilisées lors des travaux de maintenance sur la piste principale pour y installer des stocks de matériaux en préservant ainsi les prairies aéroportuaires. D'ailleurs, les matériaux nécessaires à la réalisation des accotements projetés de part et d'autre de la piste principale y seront stockés.

Dans l'annexe 02 de son mémoire en réponse, ADL rappelle l'usage ancien et actuel de ces aires de dispersion. ADL, s'appuyant sur une analyse multicritère, considère qu'en l'état actuel, l'intérêt environnemental d'une telle déconstruction n'est pas avéré.

S'agissant de la flore, l'Ae prend acte qu'une mesure d'évitement des espèces à enjeux est prévue, avec un suivi de la survie trois ans après le chantier. De plus, une mesure de réduction (MR34) prévoit une gestion adaptée du chantier pour réduire autant que

possible le développement d'espèces exotiques envahissantes. Un suivi spécifique (MS11) sera mis en place pendant trois ans après le chantier pour s'assurer qu'il n'a pas créé de nouveaux foyers de développement de ces espèces.

ADL, dans son mémoire en réponse, mentionne que cet avis de l'Ae n'appelle pas de commentaires ou réponses.

Concernant la faune, l'Ae rappelle que malgré les actions de gestion du « péril aviaire » (collisions entre des aéronefs et des oiseaux), l'attractivité de la plateforme est élevée pour les oiseaux. Une limitation des emprises et une adaptation des périodes du chantier permettront de réduire à un niveau jugé « non significatif » les incidences des travaux.

En exploitation, l'Ae observe que le projet n'aura pas d'effet sur la faune car il n'est pas prévu d'augmenter les prélèvements (800 prélèvements de mammifères et 270 d'oiseaux par an). Cependant, l'Ae note que les prélèvements préventifs d'oiseaux concernent d'abord les étourneaux (129 prélèvements annuels) alors qu'ils ne représentent qu'une faible part des collisions (0,2 collisions par an à comparer aux deux à six par an pour l'ensemble des oiseaux), ce que le dossier n'explique pas.

→ L'Ae recommande d'expliquer la manière dont les choix de prélèvements d'oiseaux pour lutter contre le péril aviaire sont effectués et les raisons de leur non-corrélation avec les collisions effectivement constatées.

ADL, dans son mémoire en réponse, précise que la Prévention du Péril Animalier sur les emprises ouvertes à la circulation aéronautique fait l'objet d'une réglementation aéronautique européenne établie par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA), et encadrées par des guides émis par le Service Technique de l'Aviation Civile (STAC) de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), lesquels se déclinent en procédures opérationnelles.

ADL a annexé à son mémoire en réponse 3 documents qui illustrent ces procédures :

- Le guide technique de janvier 2018 sur la méthodologie d'évaluation des risques animaliers sur les aéroports
- Le guide technique d'octobre 2019 relatif à la prévention du risque animalier et au prélèvement d'espèces animales
- Une fiche précisant les consignes opérationnelles pour le prélèvement et la capture d'animaux

ADL rappelle que les prélèvements n'ont lieu qu'après avoir déployé les différents moyens d'effarouchement mais n'apporte pas une réponse précise quant à la non-corrélation entre le péril aviaire (en particulier pour les étourneaux) et les collisions effectivement constatées.

Eau

L'Ae relate dans son avis la présence de la nappe de la craie et précise l'étendue des

surfaces imperméabilisées ainsi que le fonctionnement des bassins de régulation et d'infiltration.

L'Ae a noté qu'une modélisation hydrogéologique a été conduite et démontre que les champs captant utilisés pour l'alimentation en eau potable, pas plus que les forages industriels existants, ne verront leur qualité baisser du fait du projet.

Enfin, l'Ae rappelle que l'aéroport se situe pour plus de la moitié dans les zones 2 du projet d'intérêt général et en vulnérabilité forte de l'aire d'alimentation des captages du sud de Lille. L'Ae mentionne qu'un avis d'un hydrogéologue agréé est joint au dossier pour préciser les mesures nécessaires à leur protection (cet avis d'hydrogéologue n'était pas annexé à l'avis de l'Ae).

ADL, dans son mémoire en réponse, signale que dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale, un hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique a été désigné par l'Agence Régionale de Santé. Il devra remettre un avis sur l'opération dans le cadre du Projet d'Intérêt Général (PIG) des champs captant du sud de Lille. Cet avis sera transmis préalablement à la délivrance de l'autorisation environnementale. ADL s'engage à prendre en compte les préconisations de l'hydrogéologue agréé.

Milieu humain

Pour le trafic et les déplacements, l'Ae rappelle que l'impact de la crise sanitaire sur l'activité aéronautique a conduit le pétitionnaire à mettre à jour ses prévisions de trafic ainsi que le phasage du projet qui sera étalé selon le rythme de la sortie de crise. Par ailleurs, elle considère que l'évolution de la capacité des aires de stationnement n'est pas suffisamment précise, n'intègre pas les observations déjà formulées dans son cadrage préalable et soulève plusieurs interrogations.

→ **L'Ae recommande de :**

- **Préciser le taux d'occupation actuel des parkings, présenter l'évolution prévisible de ce taux selon la croissance anticipée du trafic et le développement des transports en commun et en déduire un planning prévisionnel de réalisation des nouvelles places de stationnement selon les besoins,**
- **Renoncer à ces créations si le besoin n'est pas avéré,**
- **Mettre en place une politique tarifaire visant à favoriser les transports en commun tout en dissuadant le recours à la voiture individuelle.**

ADL, dans son mémoire en réponse, précise, s'agissant du taux d'occupation des parkings (l'année 2019 étant prise comme référence) que des pics d'occupation supérieurs à 80 % (valeur synonyme d'une offre de stationnement fortement dégradée) de la capacité des parkings ont été observés durant 71 jours et des pics dépassant les 90 % (valeur illustrant une saturation totale) durant 12 jours.

Dans son annexe 04 jointe à son mémoire, ADL indique un besoin de places de stationnement supplémentaire dès 2028 pour l'hypothèse de trafic haute et dès 2030 pour

l'hypothèse basse. Le nombre de places de stationnement à construire à l'horizon 2039 est respectivement estimé à 1054 et 498.

ADL annonce un planning prévisionnel de réalisation de nouvelles places de stationnement :

- 357 places maximum fin 2022/2023,
- 218 places en 2023 correspondant à la phase 1 du parking P7 pour compenser la suppression des places sur les parkings P2, P3 et P4
- 509 places en 2031-2032 correspondant à la phase 2 du parking P7

S'agissant de la mise en place d'une approche tarifaire dissuasive, ADL considère que cette disposition ne peut constituer à elle seule une réponse adaptée pour favoriser les transports en commun, d'autant qu'elle peut favoriser l'émergence non maîtrisée de parkings privés « low-cost » en périphérie de l'aéroport comme cela est observé dans d'autres aéroports.

ADL souligne que l'augmentation de la part modale des passagers utilisant les transports en commun passera par :

- Une augmentation de la fréquence de la Navette
- L'intégration de son offre au réseau Pass
- L'ouverture de la desserte de l'aéroport à des opérateurs de Services Librement Organisés (« cars Macron »)
- La mobilisation de toutes les collectivités publiques en faveur d'une politique incitative pour le développement d'un réseau de transport en commun efficace pour rejoindre l'aéroport

Quant au **Bruit**, l'Ae rappelle que l'aéroport fait l'objet d'un plan d'exposition au bruit (PEB) et qu'un plan de gêne sonore (PGS), délimitant des zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'aides à l'insonorisation, est en cours d'élaboration.

Elle souligne que la mesure d'accompagnement MA24 formalise l'engagement du pétitionnaire à fournir les données de trajectoire et celui de traiter les demandes d'aide à l'insonorisation des particuliers.

Le bruit des aéronefs, le bruit routier, le bruit ferroviaire et le bruit des ICPE sont pris en compte dans l'étude d'impact. Leur cumul est présenté via un indicateur moyen (Lden) et il en résulte que le bruit routier apparaît comme prépondérant.

L'Ae considère que le bruit généré par les avions étant moins régulier mais plus intense que celui du trafic routier, la comparaison par un indicateur moyenné ne reflète qu'imparfaitement la gêne ressentie par les riverains. Dans l'ensemble, le projet conduit à une augmentation du bruit moyen (résultant de l'augmentation combinée de la population et du trafic aérien) qui serait, malgré le changement progressif de la flotte d'avions, inférieure à 1,8 dB(A), augmentation jugée faible par le porteur de projet.

→ L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des effets sanitaires du bruit en tenant compte des données les plus récentes relatives au caractère événementiel du bruit, telles que présentées dans le rapport de l'Anses sur ce sujet.

ADL, dans son mémoire en réponse, précise qu'en matière de nuisances sonores, l'étude d'impact a été élaborée en s'appuyant sur les orientations spécifiques de cadrage de l'Ae et des échanges avec l'Autorité de Contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA).

ADL y rappelle que les indicateurs de bruit retenus (Lden et Ln, définis dans l'annexe 05 du mémoire) sont ceux imposés par la réglementation française et repris lors de l'élaboration des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) et des Plans de Gêne Sonores (PGS). Les écarts (en matière sonore) entre la situation de référence et la situation projet, à comparer avec les 2 dB cités dans l'Art. R571-45 du code de l'environnement, ont été examinés sur la base de cet indicateur Lden.

ADL a complété, dans son annexe 05b, les cartes représentant les courbes Lden et Ln (situation de référence et situation projet) avec celles représentant une valeur de 45dB (Lden) et 40 dB (Ln) : valeurs définies par l'OMS et reprises dans un rapport de l'ANSES.

La sensibilité des habitants au bruit (principalement en période nocturne) est clairement apparue pendant la concertation.

→ L'Ae recommande d'envisager un couvre-feu nocturne de manière à garantir aux riverains des plages nocturnes d'au moins 7 heures de repos continu, de mener à son terme la réalisation du PGS avant l'autorisation de l'extension et d'analyser la population couverte par un bruit supérieur à 45 dB(A).

ADL, dans son mémoire en réponse, rappelle s'être engagé à plafonner le nombre de mouvements de nuit à la valeur constatée en 2019 et de poursuivre la politique tarifaire incitative pour réduire les vols de nuit. De même, le développement du fret aérien, générateur de vols de nuit, ne sera pas recherché.

ADL précise également que les vols de nuit sont constitués de vols non commerciaux, en particulier les vols d'urgence sanitaire.

Quant au PGS, ADL précise, qu'il s'agit d'une procédure distincte du projet de modernisation de l'aéroport relevant de la compétence des services de l'Etat.

S'agissant de la pollution de l'air et de la santé humaine, l'Ae note que l'étude prend en compte les différentes réglementations applicables du fait des caractéristiques du projet (liées à la plateforme aéroportuaire et aux infrastructures routière). Selon l'étude présentée, la pollution de l'air est largement due au trafic routier d'autant que les flux de voyageurs restent faibles et asynchrones par rapport aux trafics constatés sur le réseau routier, notamment sur les autoroutes A1 et A23.

L'étude mentionne aussi, en indiquant les valeurs réglementaires ainsi que celles

recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), les valeurs des différents éléments intervenant dans la pollution de l'air et pouvant affecter la santé humaine.

→ **L'Ae recommande de mettre à jour l'analyse de l'exposition des populations aux dépassements des valeurs guide de l'OMS en tenant compte de leur dernière révision.**

ADL, dans son mémoire en réponse, rappelle les seuils de concentration de polluants atmosphériques retenus dans son étude et ceux adoptés récemment par l'OMS (non retranscrits à ce jour dans le droit français).

ADL considère qu'il ressort des études (synthétisées dans l'annexe 06 de son mémoire) que la qualité de l'air autour de l'aéroport est sensiblement identique aux moyennes régionales et au « bruit de fond » local c'est-à-dire aux concentrations de polluants à l'échelle de la métropole lilloise. Le respect des valeurs recommandées par l'OMS se joue donc avant tout à l'échelle de la métropole qu'autour du périmètre de l'aéroport.

Selon l'Ae, l'étude indique que l'attractivité de l'aéroport n'aura que peu d'impact sur l'urbanisation de l'agglomération lilloise. Elle souligne toutefois que le caractère peu significatif des incidences du projet sur l'urbanisation ne vaut que sous réserve de la bonne application et la pérennisation de la mesure de suspension du programme d'immobilier tertiaire et de la maîtrise de l'urbanisation dans la planification urbaine de la MEL.

→ **L'Ae recommande de pérenniser la suspension du programme immobilier pour éviter le développement de l'urbanisation et ses incidences sur les terres agricoles et les trafics routiers.**

ADL, dans son mémoire en réponse, confirme avoir pris (à l'issue de la concertation préalable) l'engagement de suspendre les études relatives au programme immobilier en l'absence d'une amélioration des conditions de desserte du secteur.

Consommations énergétiques et gaz à effet de serre

Après avoir rappelé les objectifs que s'est fixée la France pour atteindre la neutralité carbone en 2050, notamment sa stratégie nationale bas carbone (SNBC), et relaté l'ensemble des valeurs produites dans le dossier en matière de consommations énergétiques et d'émissions de gaz à effet de serre (GES), l'Ae considère que celles-ci soulèvent d'importants problèmes.

Selon les éléments fournis dans le dossier, les émissions par passager seraient réduites de plus de 90 % sur la période étudiée. Ce résultat est obtenu en combinant un ensemble d'hypothèses très optimistes, voire irréalistes concernant le développement des agrocarburants ou encore le remplacement des avions fonctionnant avec des carburateurs par des avions à hydrogène.

→ **Compte tenu de l'excès d'optimisme des hypothèses du dossier, l'Ae**

recommande de corriger les estimations des émissions de gaz à effet de serre pour le scénario de référence et pour le scénario de projet en utilisant des hypothèses réalistes et cohérentes avec celles du scénario dit « avec mesures supplémentaires » de la SNBC.

ADL, dans son mémoire en réponse, précise qu'une étude (détaillée dans l'annexe 07 du mémoire) a été réalisée de façon à tester la sensibilité du modèle utilisé dans son étude d'impact et ce, en faisant varier différents paramètres. L'objectif de cette étude étant :

- D'estimer les indices de sensibilité qui quantifient l'influence d'un paramètre sur l'évaluation des Gaz à effet de serre (GES).
- De tester la robustesse de l'évaluation des GES.
- De mieux comprendre l'influence des différents paramètres sur l'évaluation des GES.
- De réduire les niveaux d'incertitude, à travers l'identification et la hiérarchisation des hypothèses de l'étude qui causent une incertitude sur les résultats.

Par ailleurs, ADL signale que les hypothèses utilisées pour qualifier d'une part le trafic aérien et d'autre part l'évolution du secteur, dans l'évaluation environnementale et ensuite dans cette étude de sensibilité, s'appuient sur une base solide constituée de l'expertise de professionnels, d'une analyse bibliographique des études récentes, des éléments d'actualités du secteur et de la Stratégie Nationale Bas Carbone (trajectoire « avec mesures existantes » 2021).

ADL conclut, qu'au vu du différentiel des émissions de GES totales entre le scénario projet et celui de référence (selon 3 hypothèses différentes), l'étude de sensibilité montre que l'évaluation des GES résiste à des évolutions sur les hypothèses de trafic et de paramètres tendanciels (variabilité acceptable) et qu'en appliquant les hypothèses demandées par l'Ae (pour coller strictement aux hypothèses de la Stratégie Nationale Bas Carbone (« avec mesures existantes » 2021), l'impact du projet sur les GES serait revu à la baisse (- 50 KtCO₂e).

L'Ae considère qu'il convient d'analyser la compatibilité du projet avec les orientations stratégiques de la SNBC. Pour le transport aérien, la stratégie inscrite dans la SNBC consiste à :

- *Atteindre des gains substantiels d'efficacité énergétique via la recherche et le développement (R&D),*
- *Introduire massivement des carburants alternatifs fortement décarbonés,*
- *Poursuivre les efforts de R&D pour disposer d'avions fonctionnant sans hydrocarbures, comme des avions à hydrogène ou des avions électriques.*

Le projet ne contribue directement à aucun de ces objectifs.

L'Ae ne souscrit donc pas à l'affirmation du dossier estimant que le scénario projet, intégrant les évolutions tendanciennes, est conforme aux objectifs de la SNBC pour l'aviation civile domestique.

L'AE mentionne que dans la mesure où le projet est à l'origine d'émissions de gaz à effet de serre, avec un solde des émissions générées supérieur aux émissions évitées, il

convient dans tous les cas d'appliquer la **démarche Eviter, Réduire et Compenser (ERC)** à l'ensemble des émissions générées par le projet.

Dans ce cadre, l'Ae considère nécessaire que le dossier détaille l'ensemble des opérations qui viendront en compensations des émissions de GES. S'agissant du nouveau bâtiment de l'aérogare, la démarche ERC devrait porter sur l'ensemble des émissions générées par le projet au niveau de l'aéroport, ce qui ne semble pas être le cas.

→ **L'Ae recommande, pour les émissions liées à l'aéroport hors trafic aérien et routier, de préciser la répartition de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre et d'appliquer également la démarche d'évitement, de réduction et de compensation au solde non attribué à ce stade.**

ADL, dans son mémoire en réponse (en particulier son annexe 07), rappelle que les sources d'émissions des GES d'une plateforme aéroportuaire sont :

- Les activités du gestionnaire (énergie consommée par les bâtiments, déplacements, traitement des déchets, ...)
- Le projet (chantier avec travaux sur les pistes, sur les bâtiments via le fonctionnement d'engins et poids carbone des matériaux, ...)
- Les activités des tiers (loueurs de voitures, assistants en escale, sécurité, commerces, ...)
- Le trafic d'acheminement des passagers à l'aéroport
- L'activité aérienne (cycle « décollage-atterrissage », ½ croisière, moteurs auxiliaires au sol, trainées atmosphériques)

ADL ajoute que la démarche ERC est appliquée strictement tant à l'échelle de la plateforme, qu'à l'échelle des émissions du trafic routier dans la mesure des compétences de Aéroport de Lille.

- A l'échelle de la plateforme aéroportuaire : les compensations d'ADL, dans sa démarche « Air Carbon Accréditation » permettront de compenser la totalité des émissions résiduelles de l'activité d'exploitant
- A l'échelle des émissions du trafic routier : ADL va mettre en place un fonds Carbone de 2,55 millions d'Euros destiné aux investissements « verts » pour la desserte de la plateforme aéroportuaire
- A l'échelle des émissions liées au trafic aérien : la compensation des émissions est à la charge des compagnies aériennes dans le cadre de leurs obligations réglementaires et de leurs engagements internationaux (CORSIA).

*L'Ae a noté que des mesures de compensation sont projetées avec **la création d'un fonds carbone** par le pétitionnaire, qu'il prévoit d'abonder, notamment par une redevance sur les tarifs de stationnement. Le fonds visera en priorité le financement d'études et de projets de mobilité et de desserte de l'aéroport. Il est aussi précisé que « le fonds pourrait également être utilisé pour inciter les compagnies aériennes dans la démarche de réduction d'émissions de GES », sans précision sur ce point.*

Le montant projeté pour ce fonds est de 2,55 millions d'euros sur la durée de la

concession. Ce montant semble très faible pour atteindre les objectifs qui lui sont fixés, en particulier pour le financement des transports en commun susceptibles de produire un effet mesurable sur les émissions de CO2 évitées.

L'Ae souligne toutefois le caractère novateur et l'intérêt d'une telle mesure (fonds Carbone), en insistant sur la nécessité de se doter effectivement d'un mécanisme permettant de vérifier que toutes les quantités de CO2 à compenser le sont bien et que le fonds sera abondé en conséquence.

→ L'Ae recommande, dans le pilotage du fonds carbone, de tenir une comptabilité précise des émissions de GES et de celles qui seront évitées par les actions ainsi financées, afin de pouvoir garantir que toutes les émissions seront effectivement compensées. Elle recommande aussi d'en accroître le montant pour lui donner une chance d'atteindre ses objectifs.

ADL, dans son mémoire en réponse, rappelle que le système de constitution du fonds Carbone était présenté dans l'annexe 19 de l'évaluation environnementale et est à nouveau repris dans l'annexe 08 du mémoire.

ADL y indique que le pilotage du fonds reposera sur un comité spécifique qui s'assurera de la bonne attribution du fonds notamment à l'aide d'experts tiers.

ADL a précisé, dans son annexe 07, le dimensionnement du fonds Carbone basé, en l'occurrence, sur l'impact résiduel du scénario projet par rapport au scénario de référence

*L'Ae considère que le **changement climatique** va entraîner une augmentation de l'intensité, de la soudaineté et de la fréquence des événements climatiques, qui pourraient avoir des conséquences sur le fonctionnement de l'aéroport.*

→ L'Ae recommande au porteur de projet de décrire plus précisément les mesures à prévoir pour prendre en compte les effets du changement climatique à moyen et long terme.

ADL, dans son mémoire en réponse, signale que, selon les scénarios du GIEC, le climat lillois, à l'horizon 2071-2100, fera l'objet d'une évolution des températures le rendant comparable aux climats tempérés observés actuellement au centre de la France.

Même si ce type de climat ne présente pas de difficultés particulières d'exploitation, ADL prévoit cependant, à ce titre, des opérations de maintien à niveau ou de maintenance des infrastructures. Quant aux salariés de l'aéroport, ADL mettra en place un « plan canicule ». Les grandes lignes de celui-ci sont présentées dans l'annexe 09.

*L'Ae relate que la **création d'ombrières photovoltaïques** sur le parking « Premium » (2 300 m²) correspond à une puissance d'environ 500 kW crête. Une étude d'opportunité est prévue à moyen terme pour développer 5 700 kW crête sur environ 5 ha de surfaces déjà imperméabilisées.*

Étant donné qu'un **potentiel géothermique** existe, un forage test est prévu et décrit afin d'approfondir les études de mise en œuvre d'une telle solution.

→ L'Ae recommande de mener à son terme l'étude géothermique dans un calendrier permettant d'intégrer une telle solution aux travaux prévus et de préciser les perspectives s'agissant du développement supplémentaire de panneaux photovoltaïques.

S'agissant du développement supplémentaire de panneaux photovoltaïques, ADL envisage, lorsque les dispositions réglementaires en la matière seront arrêtées, d'entreprendre une étude plus précise du calendrier de déploiement pour associer le développement de ce potentiel photovoltaïque avec la rénovation des parkings existants.

ADL, dans son mémoire en réponse, signale que la Commission Locale de l'Eau du SAGE Marque-Deûle a émis un avis défavorable à l'égard de sa demande de réaliser des forages nécessaires à une installation géothermique.

ADL ajoute que le développement ultérieur de ce projet géothermique tiendra compte de l'avis de l'hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique dans le cadre de l'étude que lui a confiée l'ARS.

Coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité

L'Ae observe que selon le dossier, le service apporté par l'aéroport permet d'éviter aux passagers de l'agglomération lilloise de se rendre dans des aéroports plus lointains, gagnant ainsi du temps (en moyenne 48 min) et des distances de transport (40 km). Sur la période 2019-2050, la valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) est estimée à 76,8 millions d'euros, soit 1,11 € par euro investi, et le taux de rentabilité interne socioéconomique (TRI-SE) à 19,2 %. Le poste le plus coûteux est celui des émissions de GES (107,8 millions d'euros), celui qui est le plus contributeur aux bénéfices correspond aux gains de temps. Ces résultats doivent être rectifiés en prenant en compte l'évaluation corrigée des émissions de gaz à effet de serre et des effets connexes, détaillée ci-dessus.

→ L'Ae recommande de rectifier l'évaluation socio-économique du projet en prenant en compte une version corrigée de l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre.

ADL, dans son mémoire en réponse, rappelle l'étude de sensibilité (annexe 07), effectuée pour l'évaluation des émissions de GES ainsi que pour l'évaluation socio-économique.

ADL souligne que la Valeur Actualisée Nette socio-économique (VAN) des différents scénarios étudiés reste positive, même dans le cas d'hypothèses plus pessimistes, démontrant ainsi l'intérêt bénéfique pour la société.

▪ **Cumul des incidences avec d'autres projets**

L'Ae n'a pas d'observation à ce sujet.

▪ **Résumé non technique**

L'Ae considère que le résumé non technique est abondamment illustré, particulièrement clair et didactique. Sur le fond, il présente les mêmes qualités et défauts que l'étude d'impact.

→ ***L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique de l'étude d'impact les conséquences des recommandations du présent avis.***

ADL mentionne que le Résumé Non Technique est complété par une annexe spécifique (addendum au résumé non technique) qui reprend de façon synthétique l'ensemble des éléments présentés dans son mémoire en réponse : pièce B02 du dossier d'enquête publique.

VII : Examen des avis des PPA

1 - Avis des PPA (Demande d'Autorisation Environnementale)

*Examen de l'avis de la **Commission Locale de l'Eau (CLE)** du schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE) Marque-Deûle :*

Il convient de noter en préambule la compatibilité du projet avec la CLE, constatée en juillet 2021 par ce dernier, ainsi que la constatation, prise en compte par la CLE, du fait que le Maître d'ouvrage a bien saisi l'importance du rôle de la nappe phréatique située sous la couche de craie bleue, vitale pour l'alimentation du territoire métropolitain.

L'examen de cet avis formel conclu à un avis globalement favorable sous la réserve de prise en compte des remarques détaillées ci-dessous :

- demande relative à la phase chantier : la CLE constatant la présence de sites de stockage au sein du Plan d'Intérêt Général (PIG), des zones de captage des eaux, demande que des mesures soient prises pour en limiter le risque de contamination (mettre en place un flux tendu, des bacs de rétention des eaux de surface et une imperméabilisation des zones concernées)
- en ce qui concerne la valorisation des terres de décapage « in situ » la CLE préconise une analyse des terres transportées avant valorisation sur le site et

transmission de ces données techniques au comité local des eaux.

- En ce qui concerne le trafic des engins de chantier il préconise de privilégier des accès situés en dehors de l'aire d'alimentation de captages.
- En ce qui concerne l'ancien dépôt de carburant total : il préconise de suivre les recommandations de l'Hydrologue agréé, pour la période 2021 -2025, et demande une formalisation par un arrêté préfectoral en l'objet et transmission des données ainsi que celles des piézomètres au Comité Local des Eaux.
- Il préconise également une infiltration des eaux pluviales au sein des aires de protection de captage des eaux.
- enfin la CLE émet un avis défavorable au projet particulier de l'installation de sondes géothermiques verticales, compte tenu du risque d'impact éventuel généré par les pompes sur la nappe phréatique.

L'Agence Régionale de Santé des Hauts de France (ARS), avis en date du 29 novembre 2021 (remarques transmises à l'autorité environnementale dans le cadre de l'étude DAE)

L'agence précise que le périmètre des travaux prévus dans le cadre du permis de construire étant limité à l'aérogare et ses abords, le dossier n'appelle aucune remarque sanitaire particulière et émet donc un avis favorable à ce projet.

Toutefois en dehors du contexte du permis de construire le projet s'inscrit dans le cadre d'une opération plus large dépassant celui du permis de construire. Dans ce contexte quelques remarques ont été adressées à l'Autorité environnementale.

En ce qui concerne les nuisances sonores, contrairement à la représentation moyennée du Lden, le bruit aérien se caractérise par sa forte intensité sur des périodes ponctuelles et régulières.

Ainsi afin de préciser l'impact du bruit aérien sur la santé, l'ANSES a publié en septembre 2020 une synthèse des connaissances scientifiques sur les effets sur la santé liés à l'exposition au bruit issu du trafic aérien. Il est ainsi démontré que les indices seuls de type Lden ne permettent pas d'explicitier la totalité des impacts sanitaires.

Cette étude distingue les effets immédiats des effets chroniques dont ils sont la cause, incluant la prise en compte de facteurs physiques et humains particuliers. En effet le bruit est perçu selon des déterminants personnels et contextuels variant d'un individu à l'autre au sein d'une même population exposée au même niveau de bruit. À cet égard l'appréciation subjective du bruit aérien en plus marqué par son caractère événementiel.

La gêne liée au bruit aérien ferroviaire est indépendante du bruit de fond routier en raison

du caractère événementiel.

L'exposition nocturne au bruit est mise en évidence pour les effets sur la santé.

Les associations de protections de riverains expriment de fortes attentes en matière d'information sur les impacts pour leur santé liés au bruit du trafic aérien actuel et les éventuels impacts supplémentaires attendus avec le projet (à cet égard les études réalisées ont permis de distinguer le bénéfice d'une instauration d'un couvre-feu entre 23 heures et 5 heures autour des aéroports permettant de diminuer les perturbations du sommeil et également des effets négatifs à l'endormissement et aux phases d'éveil).

L'organisation mondiale de la santé recommande de réduire fortement le niveau sonore produit en moyenne par le trafic aérien à moins de 45 dB Lden.

Ainsi les données de l'étude d'impact du projet de modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin génèrent plusieurs remarques : la comparaison des indices Lden routier et aérien est inappropriée.

Bien que l'indice aérien soit inférieur à l'indice routier, le bruit aérien est tout à fait perceptible et nuisible pour la population exposée.

Par ailleurs des modélisations des nuisances sonores mériteraient d'être explicitées voire confirmer.

En effet, 7 relevés de mesures sur 8, ne se situent pas dans l'axe de la piste principale. Considérant que le décollage est plus bruyant que les atterrissages, Il est également dommage que les modélisations des isoformes reflètent plus les couloirs d'arrivée que de départ (en particulier les bruits générés le long des trajectoires de décollage sud et sud-est).

Enfin l'agence régionale de la santé préconise l'instauration d'une amplitude horaire maximale de fonctionnement de 05 heures à 23 heures pour l'aérodrome de Lille Lesquin afin que les populations puissent bénéficier d'un repos sanitaire minimum de 6 heures

En ce qui concerne les enjeux liés à la santé afférents à la ressource en eau : les produits de déglacage et de dégivrage utilisés sont considérés comme non toxique et biodégradable en milieu naturel (le glycol sera d'ailleurs dirigé en station d'épuration publique).

S'agissant la qualité de l'air l'agence relève que la plupart des mesures d'évitement et de réduction relève de la responsabilité d'autorités autre que le gestionnaire de l'aéroport (organisation publique des transports en commun ou performance des aéronefs) le dossier relève un environnement déjà dégradé et saturé (autoroutes et trafic routier).

2 - Avis des PPA (demande de permis de construire) sur l'opération de modernisation de la modification d'accueil de l'aéroport de Lille

Les avis obligatoires, conformément à l'article R423-51 du Code de l'urbanisme, recueillis dans le cadre de l'instruction du permis de construire.

La **Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)** du Ministère chargé des Transports a formulé un avis favorable en date du 24 septembre 2021 en précisant toutefois que l'emploi d'une grue à tour ou à fléchette, en phase travaux, pourrait perturber les installations de guidage des aéronefs. La DGAC devra être consultée avant le début du chantier via un formulaire spécifique joint à son avis.

La **Commission départementale d'accessibilité (SCDA)**, après avoir examiné le dossier de demande de permis de construire, a formulé un avis favorable en date du 21 septembre 2021 moyennant le respect des prescriptions suivantes :

- Les ascenseurs devront être conformes à la norme NF EN 81-70 de 2018 relative à l'accessibilité aux ascenseurs pour toutes les personnes y compris les personnes avec handicap
- Apporter une attention particulière aux contrastes notamment des portes et des poteaux et à la signalétique (Art. 10 de l'arrêté du 8/12/2014) ainsi qu'au guidage des personnes malvoyantes cheminant par la gare routière
- Les mobiliers d'accueil ou en faisant office devront respecter le schéma de principe suivant (le texte de l'avis comporte une illustration avec la mise en évidence des dimensions à respecter pour l'accessibilité aux fauteuils roulants).

A ces prescriptions, s'ajoutent les remarques suivantes :

- Ce document devra être inscrit au registre d'accessibilité de l'établissement et sera mis à disposition du public (arrêté du 19 avril 2017 fixant le contenu et les modalités de diffusion et de mise à jour du registre public d'accessibilité)
- Les travaux devront être exécutés conformément aux plans et notices référencés
- Toute modification dans les plans d'exécution ayant une incidence sur les conditions d'accessibilité devra être soumise à la SCDA
- Il est rappelé qu'à l'issue de travaux soumis à permis de construire, le maître d'ouvrage doit fournir à l'autorité qui a délivré ce permis une attestation de prise en compte des règles concernant l'accessibilité établie par un contrôleur technique, agréé ou par un architecte, qui ne peut être celui qui a conçu le projet, établi les plans ou signé la demande de permis de construire. L'attestation est jointe à la déclaration d'achèvement prévue par l'article R462-1 du code de l'Urbanisme (DACT).

La **Sous-commission départementale de sécurité contre les risques d'incendie** dans les établissements recevant du public et les immeubles de grande hauteur a formulé un avis favorable en date du 1^{er} octobre 2021.

Cet avis favorable, pour un établissement classé en type GA de 1^{ère} catégorie, est consécutif à l'examen par la sous-commission des pièces administratives produites (Notice de sécurité, engagement du maître d'ouvrage, ...) et des plans descriptifs du projet. Deux demandes de dérogations ont également reçu une suite favorable. A noter que cet avis de la sous-commission relate une description détaillée des dispositions techniques retenues par le maître d'ouvrage, à ce stade du dossier, en matière de sécurité contre les risques d'incendie.

La **Direction Régionale des Affaires Culturelles** – Service régional de l'archéologie précise dans une lettre du 29 octobre 2021 qu'en l'état des connaissances archéologiques sur le secteur concerné, de la nature du terrain d'assiette et de l'impact des travaux projetés, ceux-ci ne semblent pas susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique. Ce projet ne donnera pas lieu à une prescription d'archéologie préventive.

Les avis simples (ou facultatifs) à l'initiative de l'autorité compétente en urbanisme recueillis dans le cadre de l'instruction du permis de construire

Dans son avis du 23 novembre 2021, la **Métropole Européenne de Lille**

- A rappelé, en matière d'urbanisme, que le projet se situe en zone UV1 (zone dédiée à l'activité aéronautique) au Plan Local d'Urbanisme de la Métropole en précisant les servitudes (*en particulier PM1 Plans de prévention des risques naturels : PER Cavité*) et les annexes sanitaires applicables ainsi que des obligations diverses relatives à l'archéologie préventive et au plan d'exposition au bruit
- A formulé plusieurs avis relatifs :
 - À l'assainissement des eaux usées en exprimant des prescriptions techniques pour le raccordement au réseau d'assainissement public et en rappelant la participation pour le financement de l'assainissement collectif
 - À l'assainissement des eaux pluviales en citant les modalités techniques pour la gestion des eaux pluviales collectées
 - À la défense extérieure contre l'incendie en mentionnant les points d'eau incendie (PEI) existants à proximité du projet et en rappelant, s'agissant d'un ERP de 1^{ère} catégorie, la nécessaire consultation du Service Départementale d'Incendie et de Secours (SDIS)
 - Aux champs captant avec la formulation de prescriptions techniques spécifiques :
 - D'une part, au périmètre PIG-S2 de protection des captages d'eau potable du Sud de Lille
 - D'autre part, (pour la partie) à la zone de vulnérabilité moyenne/faible de la nappe de la craie au sein de l'Aire d'Alimentation des captages du Sud de Lille (reprise sous l'indice AAC2 au PLU)
 - A la voirie en rappelant que les différents travaux et aménagements devront être conformes au Règlement général de voirie communautaire et au PLU2.

Le **Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS)**, dans son avis du 7 septembre 2021, a rappelé les textes applicables en matière de sécurité contre les risques d'incendie et de panique. Il y a précisé, le projet relevant de la législation des ERP de 1^{ère} catégorie, que le SDIS n'effectue pas d'étude mais qu'il y a lieu de le soumettre à la commission de sécurité compétente.

L'**Agence Régionale de Santé des Hauts de France (ARS)**, avis en date du 29 novembre 2021 relaté ci-dessus (avis dans le cadre de l'étude DAE)

Enedis a demandé, dans sa réponse du 10 août 2021, que l'autorisation d'urbanisme mentionne la puissance de raccordement, à savoir 3600 kW triphasé.

Le **Service commun des carrières souterraines** de la ville de Lille a formulé, le 7 octobre 2021, un avis favorable assorti de plusieurs prescriptions techniques et administratives tout en rappelant qu'une partie du projet est concerné par la Plan d'Exposition aux Risques « Mouvements de terrains » de Vendeville. Le Service commun des carrières souterraines a complété son avis en y joignant une fiche technique relative aux principes généraux des études de sols pour recherche de cavités souterraines et de consolidation sur et en cavités, et par deux plans concernant l'ensemble du domaine aéroportuaire (plan de localisation des carrières sous-terraines et celui des sapes de guerre 1914-1918).

TRAPIL service de surveillance des pipelines, avis en date du 26 novembre 2021 :
L'autorité ne relève aucun réseau surveillé par le service à proximité des travaux et aucun réseau de pipeline à moins de 700 m.

Les avis des collectivités territoriales et des groupements intéressés dans le cadre de l'instruction de la demande de permis de construire

Pour recueillir leurs avis, les collectivités territoriales et leurs groupements, concernés par le projet, ont été consultés, par un courrier du Service Instructeur Métropolitain de la MEL reçu le 5 août 2021. En l'absence d'une réponse sous un délai de deux mois, leur avis était réputé favorable.

Les collectivités territoriales qui n'ont pas (dans le cadre de cette consultation) formulé d'avis :

Les communes dans le périmètre de l'unité foncière :

- Commune d'Avelin
- Commune de Templemars

Les communes dans le périmètre du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) :

- Commune de Bouvines
- Commune de Gruson
- Commune de Noyelles les Seclin
- Commune de Péronne en Mélantois
- Commune de Bourghelles
- Commune de Camphin en Péveles
- Commune de Cysoing
- Commune de Gondecourt

Les communes limitrophes de l'unité foncière :

- Commune de Ronchin
- Commune de Wattignies
- Commune de Lezennes

- Commune de Templeuve
- Commune de Ennevelin

La Métropole Européenne de Lille (MEL), consultée dans le cadre de l'article L 122-1-V du Code de l'Environnement, n'a pas apporté de réponse dans le délai fixé. A noter cependant que le Service Instructeur Métropolitain de la M E L a communiqué le 23 novembre 2021, dans le cadre des consultations facultatives, avis technique (rappelé ci-dessus)

La Communauté de Communes de Pévèle-Carembault

Le Conseil Départemental du Nord

Le Conseil Régional des Hauts de France

Les collectivités territoriales ou leurs groupements qui ont exprimé un avis :

La commune de **Lesquin** (située dans le périmètre de l'Unité foncière), par délibération du conseil municipal en date du 20 octobre 2021 a formulé :

- Un avis favorable à la mise aux normes de l'aérogare
- Un avis défavorable au projet d'augmentation du trafic aérien et du nombre de passagers.

La commune de **Vendeville** (située dans le périmètre de l'Unité foncière), par délibération du conseil municipal en date du 30 septembre 2021, a formulé un avis favorable assorti des prescriptions suivantes :

- Aménagement d'un mur anti-bruit longeant la piste secondaire
- Eviter le survol des zones habitées afin d'atténuer les nuisances sonores au bénéfice des populations
- Interdiction des vols de nuit
- Soutien financier de l'Etat et des Collectivités compétentes pour faciliter la réalisation de travaux d'isolation acoustique entrepris par les riverains sur les habitations fortement impactées par les nuisances sonores.

La commune d'**Houplin-Ancoisne** (située dans le périmètre du PEB), par délibération du conseil municipal en date du 27 septembre 2021, a formulé un avis défavorable.

La commune de **Sainghin en Mélantois** (située dans le périmètre du PEB), par délibération du conseil municipal en date du 21 septembre 2021, a formulé un avis favorable pour la modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin et son aérogare sans augmentation de la capacité de voyageurs ni du nombre de vols.

- Elle demande que la modernisation se concentre sur les mesures de sécurité demandées au niveau européen, sur la mise en place des modifications favorisant un impact écologique amoindri du site et sur l'amélioration de l'accueil des voyageurs.

- Elle souhaite qu'une vigilance particulière soit portée sur la non-augmentation des vols de nuit et sur les modalités de limitation maximale des nuisances, notamment sonores (en veillant à respecter les modalités prévues actuellement pour les trajectoires des avions).
- Elle soutient la démarche de concertation demandée par la commune de Lesquin pour la mise en place de nouvelles lignes de bus à haut niveau de service qui y sont envisagées.

La commune de **Seclin** (située dans le périmètre du PEB), par délibération du conseil municipal en date du 8 octobre 2021, a formulé un avis favorable.

La commune de **Faches-Thumesnil** (limitrophe de l'unité foncière), par délibération du conseil municipal en date du 10 octobre 2021, a formulé un avis défavorable.

Le **Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) de Lille Métropole**, par délibération du bureau syndical du 11 octobre 2021, considère que :

- Le projet participe à conforter la porte d'entrée Sud de la Métropole conformément aux objectifs du SCOT
- Le projet répond à des objectifs de développement d'économie et d'attractivité à l'échelle de la région
- Le projet contribue au développement touristique à l'échelle métropolitain
- Les mesures visant à améliorer la qualité de la ressource en eau et à la recharge de la nappe de la craie au Sud de Lille grâce à des études menées et la mise en place de dispositifs adéquats sont satisfaisantes. Néanmoins, eu égard à l'objectif de préservation de la ressource en eau, des solutions de stationnement optimal limitant la surface d'imperméabilisation à l'image de parking en superstructures doivent être recherchées. De même, l'impact de la géothermie verticale et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation du développement de cette technologie méritent d'être précisés.
- Le maître d'ouvrage doit envisager les trajectoires aériennes pour préserver la population de nouvelles nuisances sonores et réfléchir à minimiser celles actuellement constatées
- Les réflexions sur l'accessibilité à l'aéroport ne sont pas satisfaisantes en ce qu'elles proposent un report modal vers des transports en commun utilisant la voie routière alors que la congestion des axes routiers sur ce secteur est une problématique majeure
- Le maître d'ouvrage doit préciser l'évolution des mouvements aériens attendus dans le scénario de projet, de 3,4 à 3,9 millions de passagers en 2039.

VIII : Examen de l'étude d'impact

I : l'examen formel

1.1 : les textes de référence

Le Code de l'Environnement précise dans son article L122-1 que « *Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas.* »

Au regard de ses caractéristiques, le projet d'ensemble est ainsi concerné par les rubriques suivantes :

8° « Construction d'aérodromes » (cas par cas).

30° « Ouvrages de production d'électricité à partir de l'énergie solaire » (cas par cas).

39° « Travaux, constructions et opérations d'aménagement » (évaluation environnementale systématique).

41° « Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs » (cas par cas).

Une évaluation environnementale est requise pour l'ensemble du projet dès lors que le projet atteint les seuils et remplit les conditions de l'une des rubriques applicables.

L'étude d'impact est réalisée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3 et son contenu est défini aux articles R. 122-4 et R. 122-5 du Code de l'environnement.

1.2-Le schéma général des documents de l'étude d'impact :

Les documents de la **pièce B du dossier d'enquête**, consacrée à l'étude d'impact et aux échanges avec l'autorité environnementale

B-00 Sommaire

B-01 Avis de cadrage de l'Autorité environnementale

B-02 Résumé non technique de l'Etude d'impact et son addendum

B-03 Étude d'impact (4 parties, 16 chapitres et étude socio-éco)

B-04 annexes de l'étude d'impact (7 parties, 21 annexes)

B-05 Avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact, Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale et ses annexes

B-06 Etude socio-économique et ses annexes

1.3 - le sommaire général des thèmes abordés

Les documents du dossier « papier » de l'étude d'impact proprement dite et de ses annexes :

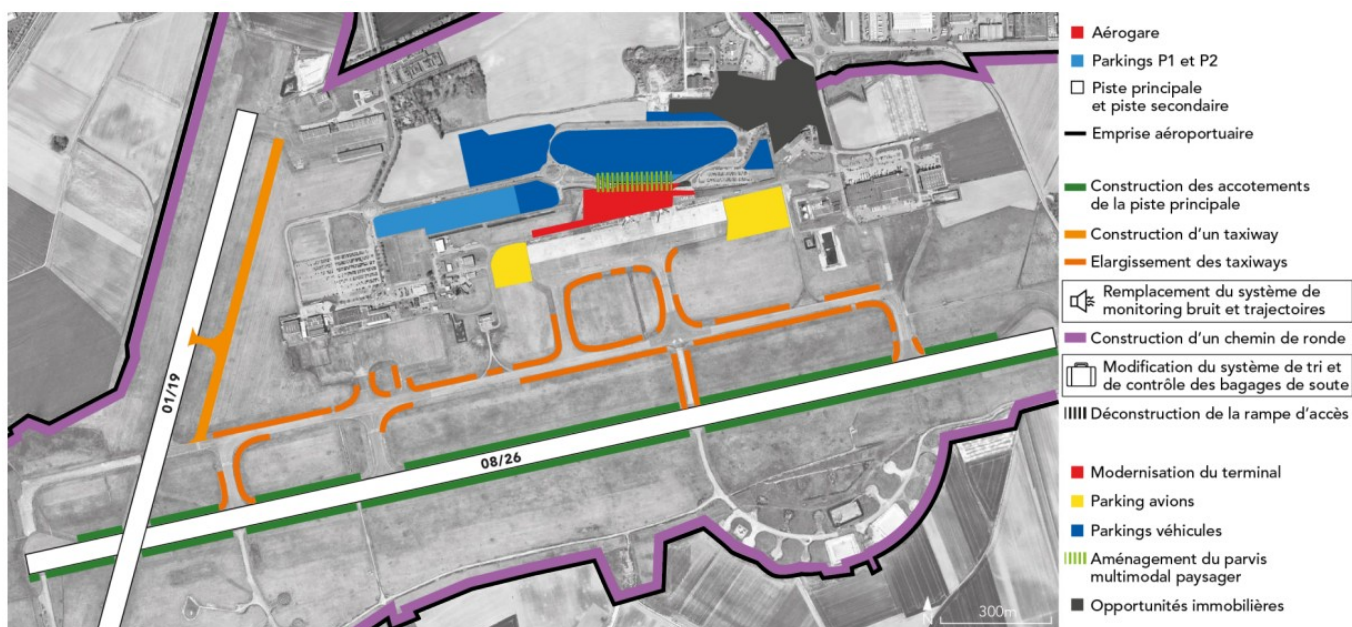
- 3 classeurs (n° 1 à 3) contenant les 16 chapitres de l'étude d'impact et l'étude socio-économique
- 3 classeurs (n°4 à 6) contenant les 21 annexes à cette étude

Cette étude a été jointe par ADL à son dossier de demande d'autorisation environnementale, comme à son dossier de demande de permis de construire.

Le dossier numérique de l'étude d'impact, accessible en ligne, est découpé en documents

II : l'examen au fond

2.1 **Le projet** a déjà été décrit au chapitre 2 du présent rapport. Le schéma ci-dessous permet d'en visualiser les différentes composantes et leurs implantations :



Le coût estimé du projet s'élève à 100,9 M€ HT, que prévoit de financer le maître d'ouvrage, SAS Aéroport de Lille, concessionnaire du Syndicat mixte des aéroports de Lille et Merville (SMALiM) depuis le 1^{er} janvier 2020 jusqu'à la fin de l'année 2039.

2.2 scénarios

Comme le prévoit le code de l'environnement, les impacts sont estimés

- D'une part, en l'absence de réalisation du projet (scénario de référence),
- D'autre part, avec la mise en œuvre du projet avec deux hypothèses de trafic (haute et basse) exprimées en passagers commerciaux (PAX) et en nombre de mouvements commerciaux (décollage ou atterrissage).

Ces hypothèses ont été réajustées après la chute du trafic résultant de la crise sanitaire Covid 19.

L'écart entre le scénario de référence et l'hypothèse haute du scénario projet constitue l'impact du projet.

Scénario de référence

Le scénario de référence (sans travaux sur l'aérogare, ni sur les parkings ; sans photovoltaïque ni création de pistes cyclables) fait l'hypothèse que l'aérogare actuelle serait saturée entre 2023/2027 à 2,6 millions de passagers, soit environ 20 000 mouvements commerciaux.

Scénario projet

Le scénario projet (incluant l'ensemble des travaux) évalue l'impact de l'infrastructure avec une capacité étendue.

- Une hypothèse haute basée sur les prévisions préalables à la situation Covid (environ 3,9 millions de voyageurs en 2039),
- Une hypothèse basse (environ 3,4 millions de voyageurs en 2039) .

Ces hypothèses en termes de passagers (PAX) ont été traduites en mouvements d'avions commerciaux en intégrant une évolution rapide de l'emport moyen des avions qui passerait de 103 passagers par vol en 2019 à 145 (hypothèse basse) ou 158 (hypothèse haute) en 2039. A cette échéance, le concessionnaire estime réaliste une certaine convergence des différents aéroports régionaux compte tenu des politiques d'optimisation du taux d'emport et de la rationalisation de la capacité de la flotte d'avions, dans un contexte de restructuration du secteur du transport aérien de voyageurs, précipitée par les effets de la crise Covid

Les impacts ont été évalués à l'horizon de la fin de la concession (2039) de la SAS Aéroport de Lille ADL et à l'horizon 2050.

ADL a fait le choix d'étudier et de présenter dans l'évaluation les impacts directs, indirects et induits de l'ensemble du développement de son trafic et de la totalité des travaux sur la durée de sa concession (jusqu'en 2039) et pas des seuls travaux associés d'extension et de réaménagement de l'aérogare.

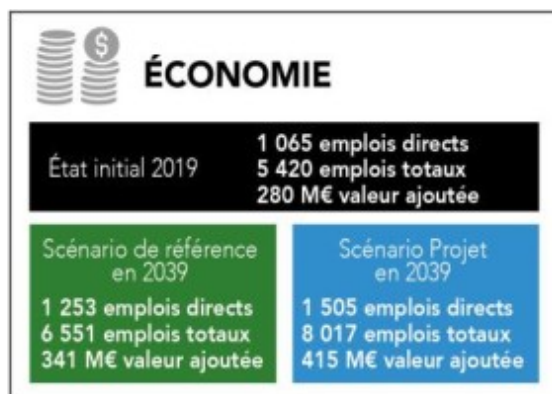
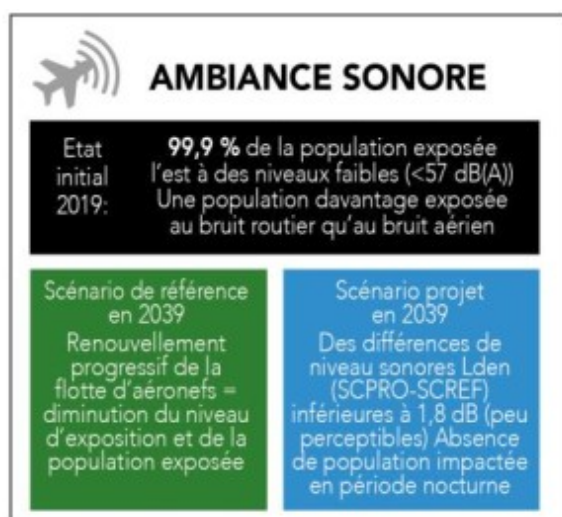
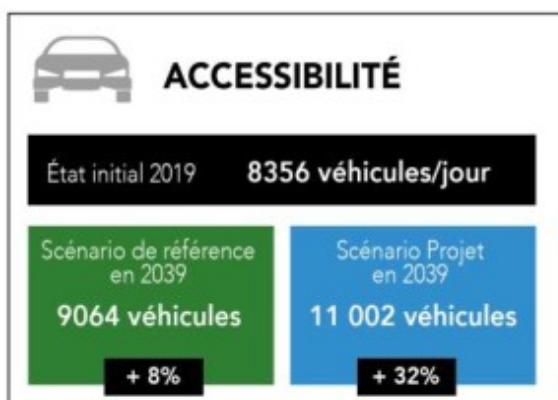
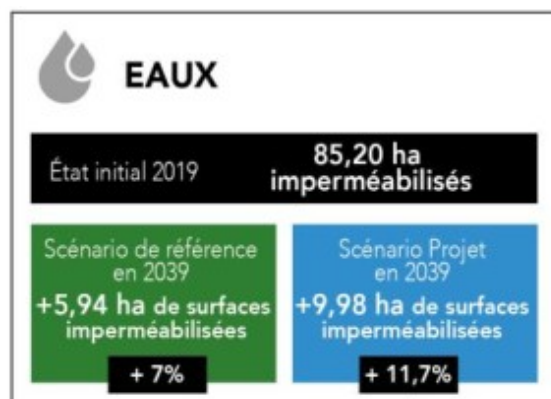
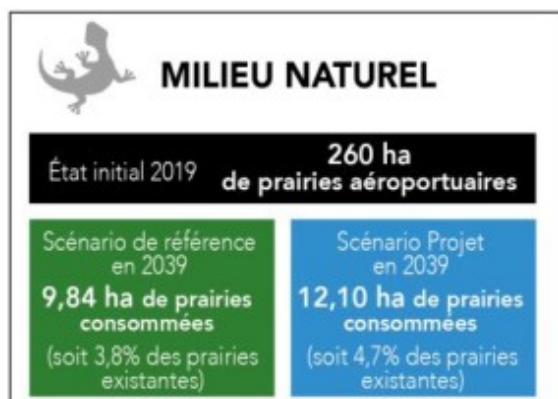
Ces impacts ont été projetés jusqu'en 2050 pour essayer d'évaluer les incidences à long terme.

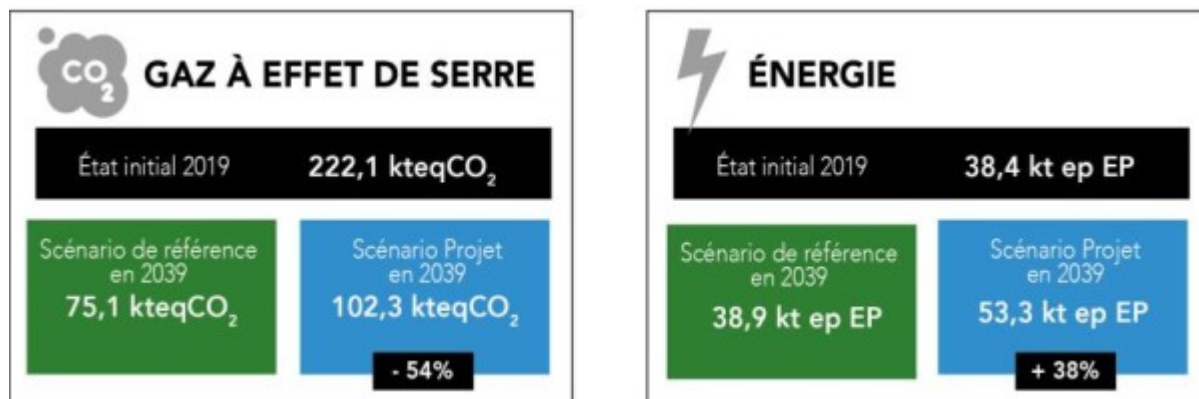
Pour éviter tout biais, l'étude d'impact prend en compte :

- **L'hypothèse haute pour évaluer les impacts environnementaux** (notamment le trafic routier, les niveaux de bruit, les émissions gazeuses et GES) ;
- **L'hypothèse basse pour évaluer les impacts économiques.**

Les impacts prennent en compte l'ensemble des évolutions tendanciennes résumées au chapitre 3 (3.4.3) : avion, routier, démographique et sociétal.

2.3 synthèse générale





Selon le résumé non technique de l'étude d'impact, les principaux éléments à retenir sont les suivants :

- Les augmentations de trafic aérien et terrestre que permettent la réalisation du projet auront principalement des incidences sur les émissions de gaz à effet de serre, le trafic routier et dans une moindre mesure sur les émissions sonores.
- La réalisation des infrastructures aura quant à elle des incidences sur la gestion des eaux souterraines et dans une moindre mesure sur le milieu naturel.
- L'évaluation socio-économique du projet met en évidence un impact positif sur l'économie du territoire.

Au-delà de ces éléments synthétiques, quelques points prégnants de l'étude d'impact méritent un exposé plus détaillé :

- Les thèmes le plus sensibles : accessibilité de desserte, bruit, air, gaz à effet de serre, eau
- L'étude socio-économique,
- Les principaux engagements au terme de la démarche « éviter, réduire, compenser » (ERC) résultant de l'étude d'impact.

2.4 - les thèmes les plus sensibles

2.4.1 - accessibilité (desserte terrestre de l'aéroport)

L'aéroport de Lille-Lesquin est accessible depuis les axes routiers majeurs du secteur :

- A l'Ouest, depuis l'A1 sortie 20, via la M445 (route de l'aéroport) pour rejoindre le giratoire d'accès Ouest,
- A l'Est, depuis l'A23 sortie 1 Lesquin, via la M655 (avenue du Bois d'Enchemont) puis la M145 pour rejoindre le giratoire d'accès Est.
- Au Sud, depuis la M54 (Fretin) puis la M145 pour rejoindre le giratoire d'accès Est

Les modélisations de trafic routier réalisées par EGIS intègrent les générations de trafic évaluées par la MEL pour les projets locaux autour du site aéroportuaire : Arteparc : 1 600

emplois et Lil'Aéroparc : 3750 emplois, 300 logements Anatole France et 300 autres au Moulin de Lesquin. En revanche, Aéroport de Lille a décidé de geler tout projet immobilier dans le périmètre de la concession.

Les évolutions tendanciennes prennent en compte :

- l'arrivée des cars Intercités (cars « Macron ») dès 2023 pour desservir l'aéroport (aujourd'hui, des cars en provenance ou à destination de Paris transitent par Lille sans marquer d'arrêt),
- une part croissante de l'utilisation de la navette avec le centre-ville (Euralille) avec des fréquences améliorées et une intégration dans la carte Pass,
- une diminution de la voiture personnelle utilisée en tant que conducteur uniquement (c'est-à-dire une augmentation du covoiturage),

La part modale des transports en commun évolue à la fois dans le scénario de référence et le scénario de projet selon des améliorations sur la desserte de la navette aéroport – centre-ville,

Aéroport de Lille SAS exprime l'ambition d'atteindre d'ici à **2039 une part modale de 17% des transports en communs** (en 2019, 7,6% dont 5% pour la navette) pour accéder à l'aéroport et prévoit la création d'une gare routière dans le domaine aéroportuaire ainsi que la mise en place d'un plan de déplacement inter-entreprises à l'échelle de l'ensemble de la plate-forme

Selon la modélisation, le trafic routier moyen journalier induit par l'aéroport passerait (hors programme immobilier tertiaire de 48 000 m² qui aurait à lui seul engendré 4 944 véhicules par jour en 2039) de 8 356 véhicules par jour (2019) à 11 002 (2039) et 10 854 (2050).

2.4.2 – incidences sur l'environnement en phase d'exploitation du projet

Ces incidences s'inscrivent en particulier dans le contexte d'évolutions tendanciennes :

a) des **évolutions territoriales** de nature à renforcer les impacts du projet, notamment :

- l'augmentation de la population autour de l'aéroport augmentant la population exposée aux nuisances ;
- le développement de la population et des activités autour de l'aéroport augmentant le trafic et les risques de congestion.

b) des **améliorations aéronautiques** :

- la performance des aéronefs encadrée par l'OACI concernant :

- ✓ Les émissions sonores
- ✓ Les rejets gazeux impactant la qualité de l'air
- ✓ Les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) ayant un impact à l'échelle mondiale.
- ✓ la réduction de la consommation de carburant (- 10% attendu de 2020 à 2030)

- l'augmentation de la capacité des avions et de leur taux de remplissage et optimisation de la navigation aérienne.

2.4.2.1 bruit

Le chapitre 7 de l'étude d'impact, consacré au bruit, est accompagné d'une abondante analyse, en particulier aux annexes 13a (rapport acoustique) et 13b (nombreuses cartes acoustiques).

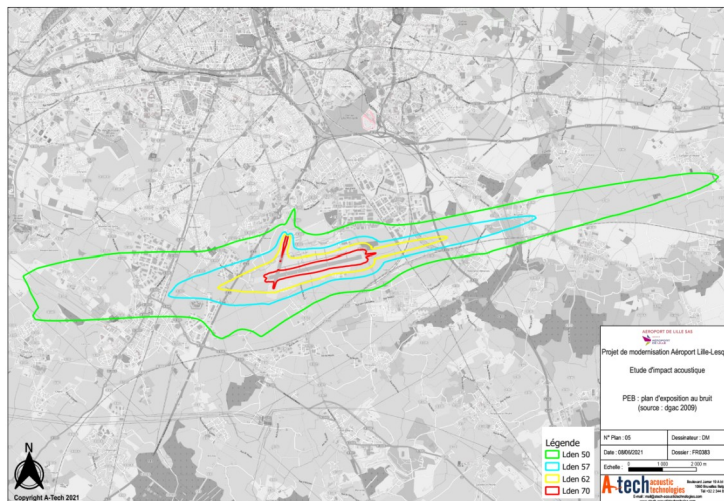
L'étude d'impact retient deux indicateurs permettent de quantifier l'impact généré par l'évolution des courbes d'environnement sonore :

- le nombre de personnes comprises dans chacune des zones du plan d'exposition au bruit PEB ;
- le différentiel entre le projet et le scénario de référence.

a) L'essentiel des développements est consacré **au bruit aérien**.

L'étude d'impact présente la carte Lden du plan d'exposition au bruit, mais également les cartes du bruit aérien en Lden (sur 24 h) et Ln (sur la période 22h-6h) en moyenne des années 2019, 2039 et 2050 avec différents fonds de plan (cartographie générale, densité de population aux différents horizons temporels) et, accessoirement aux abords des grandes voiries autoroutières et des installations classées voisines.

Plan d'exposition au bruit (Lden pour 71 000 mouvements totaux)



Les cartes superposant le bruit aérien (Lden et Len) avec la densité de population mentionnent, pour le projet, un nombre de mouvements inférieur à l'hypothèse haute pour l'année concernée :

- ✓ (fig.16) en 2039 23 693 mouvements commerciaux (au lieu de 24 729)
- ✓ (fig.17) en 2050, 23 693 mouvements commerciaux (au lieu de 28 836) et 3,9 MPAX (au lieu de 4,675 MPAX)

- la population dans le secteur d'étude est en croissance : + 14% entre 2019 et 2039 et de +20% entre 2019 et 2050.
- les zones peuplées concernées par un élargissement significatif de la zone Lden 50-55 sont (à partir du Sud-Ouest dans le sens chronologique) : Seclin, Gondecourt, Houpin-Ancoisne, Templemars, Vendeville, Lesquin, Fretin et Avelin
- à l'horizon 2039 : les zones concernées, les plus importantes étant situées à Seclin / Houpin-Ancoisne, Templemars / Vendeville et Fretin ;
- à l'horizon 2050 : s'y ajoutent : Gondecourt, Lesquin et Avelin.
- La majorité des habitants exposés au bruit des aéronefs restera dans la zone d'exposition dite « faible » (99 % en 2039 et 98 % en 2050) et dans la zone d'exposition dite « modérée » pour les autres.
- Les incidences déterminées par les différences de niveau Lden entre les situations de référence et les situations avec mise en service du projet seront faibles, toujours inférieures à 1,8 dB et donc peu perceptibles.

b) **Bruit cumulé** (aéroport, routes fer, installations classées)

L'étude d'impact met en évidence le caractère largement prépondérant du bruit routier pour la quasi-totalité de la population, avec les cartes Lden (24h) et Ln (22h-6h) aux différents horizons (2039 et 2050) pour le scénario de référence et le projet.

Les augmentations induites par le projet devraient rester marginales, en nombre de personnes impactées par rapport à la population totale (129 habitants en 2039, soit 0,4% ; 188 habitants en 2050, soit 0,6 %).

Pour le bruit cumulé, l'étude montre des augmentations induites par le projet sont marginales, tant en nombre de personnes (129 habitants en 2039, soit 0,4 % ; 188 habitants en 2050, soit 0,6 %) que sur les niveaux sonores dont les incidences restent inférieures à 0,6 dB en 2039 et inférieures à 0,9 dB en 2050, donc imperceptibles.

2.4.3 – énergie- gaz à effet de serre et qualité de l'air

a) Energie +25,9%

La réalisation du projet se traduit par une augmentation de fréquentation de l'aéroport, avec une consommation énergétique de 1 578 520 Tonnes d'équivalent pétrole (TEP) sur 2019-2050., soit +25,9% par rapport au scénario de référence.

Cette augmentation des consommations en énergie est la résultante :

- des activités directes sous la maîtrise d'ADL (- 4 298 TEP sur 2019-2050, soit – 9,1% du fait de la réalisation d'un projet photovoltaïque)
- des travaux : +4 972 TEP sur 2019-2050,

- des activités aériennes : Phase ½ croisière et phase LTO : 1 405 166 TEP sur 2019-2050 en scénario de projet (+ 300 740 TEP, soit +27%)
- des activités routières (passagers) : 97 485 TEP sur 2019-2050 en scénario de projet, (+ 21 268 t.ep.EP, soit +28%)
- les tiers de la plateforme : 25 947 TEP sur 2019-2050 en scénario de projet, soit +1 617 t.ep.EP,
 - b) Gaz à effet de serre (GES) +15%

En cumulo sur la période 2019-2050, la réalisation du projet de modernisation générerait environ 4 567 kilotonnes d'émissions de GES.

En l'absence de réalisation de cette modernisation, la simple augmentation de fréquentation de la plateforme aéroportuaire jusqu'à saturation générerait 3 957 kilotonnes d'émissions de GES en 2050.

Le projet de modernisation représenterait donc une hausse de 610 kilotonnes par rapport au scénario de référence, soit + 15%, ce qui s'avère un point pénalisant du volet socio-économique (ci-dessous § 2.5).

2.4.4 - eau

Eaux souterraines

L'enjeu majeur de la gestion de l'eau sur le domaine aéroportuaire est qualitatif, de façon à protéger les champs captants de la métropole lilloise vers laquelle s'écoule la nappe de la craie (située entre 10 et 25 m de profondeur par rapport au terrain naturel).

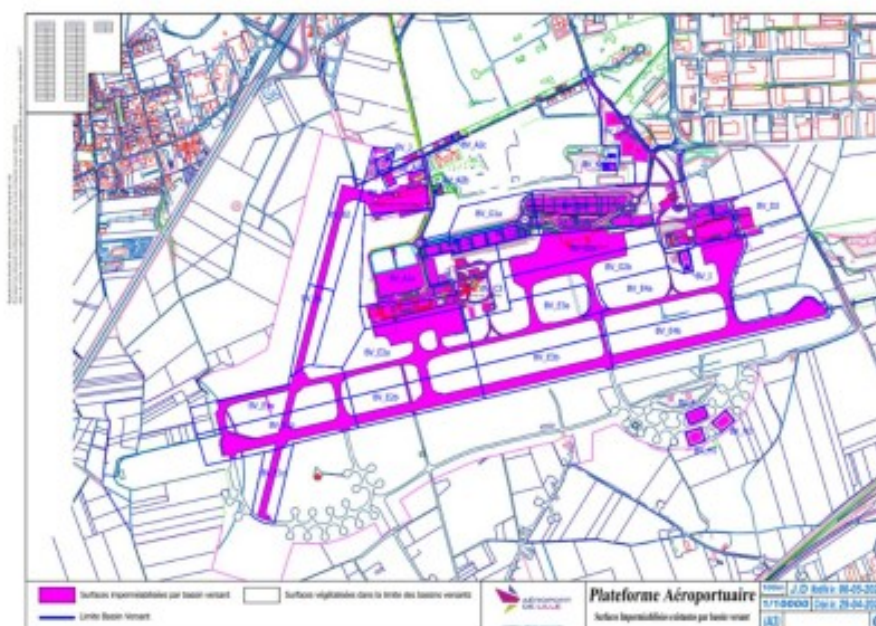
A cet égard, la modélisation réalisée par un hydrogéologue agréé a démontré que les champs captants Sud de Lille, comme les forages Industriels sur Pont-à-Marcq ne verront pas leur qualité des eaux souterraines dégradée par ce projet de modernisation.

Cependant, le projet comprend le projet de forage géothermique d'essai qui fait l'objet d'une expertise par un hydrogéologue agréé. Son rapport n'étant pas disponible, il n'a pu être joint au dossier d'enquête.

Gestion des eaux pluviales

Le projet de modernisation de l'aéroport prévoit une augmentation des surfaces imperméabilisées (carte ci-dessous), notamment pour les parkings (P7 et personnel), ce qui se traduit par un accroissement des surfaces actives d'environ 7 ha (pour une surface imperméabilisée avant-projet de 85,20 ha).

Surfaces imperméabilisées



Des adaptations de la gestion des eaux de ruissellement :

- Création de nouveaux bassins de rétention et de bassins d'infiltration,
- Mise en place de nouveaux dispositifs de traitement de la pollution (séparateurs hydrocarbures et vannes).

Les eaux des parkings sont infiltrées dans des bassins végétalisés. Les risques de pollution sont faibles car ils sont circulés uniquement par des véhicules légers.

Les eaux côté piste peuvent contenir des hydrocarbures et des métaux en lien avec l'exploitation. Les eaux de ruissellement de ces surfaces imperméabilisées sont collectées dans les bassins de régulation avant passage dans les bassins d'infiltration. Les eaux peuvent être stockées dans le bassin de régulation par une vanne de sectionnement avant d'être renvoyées dans le bassin d'infiltration. C'est notamment le cas en période hivernale après l'utilisation de l'acétate de potassium. La vanne n'est ouverte que si les concentrations en acétate de potassium respectent l'Arrêté Préfectoral d'Exploitation.

Pour améliorer la gestion des eaux pluviales vis-à-vis de la protection de la ressource en eau, cette surface active sera déconnectée du réseau de collecte existant : les eaux pluviales sont gérées à la parcelle. Les eaux pluviales seront récoltées dans des regards à grilles et dirigées via un réseau de canalisations vers une noue paysagère d'infiltration. Des vannes d'obturation seront mises en place afin de gérer une éventuelle pollution accidentelle et la confiner dans un réseau de collecte étanche.

La récupération et le traitement des eaux pluviales des espaces non-imperméabilisés (les espaces verts) et des espaces semi-perméables (chemins de ronde) restent identiques : les eaux pluviales ne sont pas collectées par des ouvrages de rétention, elles s'infiltrent directement dans le sol vers la nappe.

Ainsi, on relève que les nouvelles surfaces actives augmentent les volumes collectés : 2 549 m³ pour la pluie vicennale de 4h et jusqu'à 4 880 m³ pour la pluie centennale sur 24h.

Les bassins de régulation peuvent stocker la pluie vicennale (20 ans – 4h) sans débordement et sans surverse vers les bassins d'infiltration.

En revanche, pour la pluie centennale, 100 ans – 4h, on note des débordements (cf. chap. 6-C pages 28 et 29, plan des zones de débordements) sans porter atteinte à l'exploitation de l'aéroport, ni bien entendu à la population et aux installations voisines.

2.4 - l'étude socio-économique

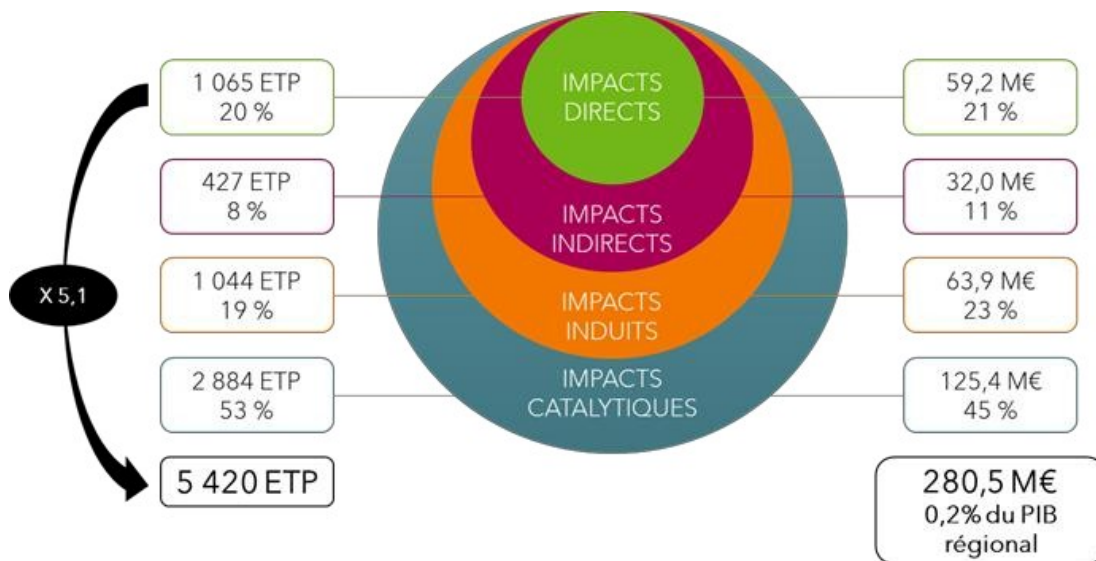
L'étude socio-économique du code des transports (art. L1511 et R1511-1 et suivants) a été réalisée par SETEC. Elle est pour une bonne part reprise dans le chapitre 10 de l'étude d'impact proprement dite.

Elle s'intéresse à la valeur ajoutée nette actualisée (exprimée en € 2026) sur la période 2019-2050, en prenant la différence entre le scénario projet (hypothèse basse) et le scénario de référence.

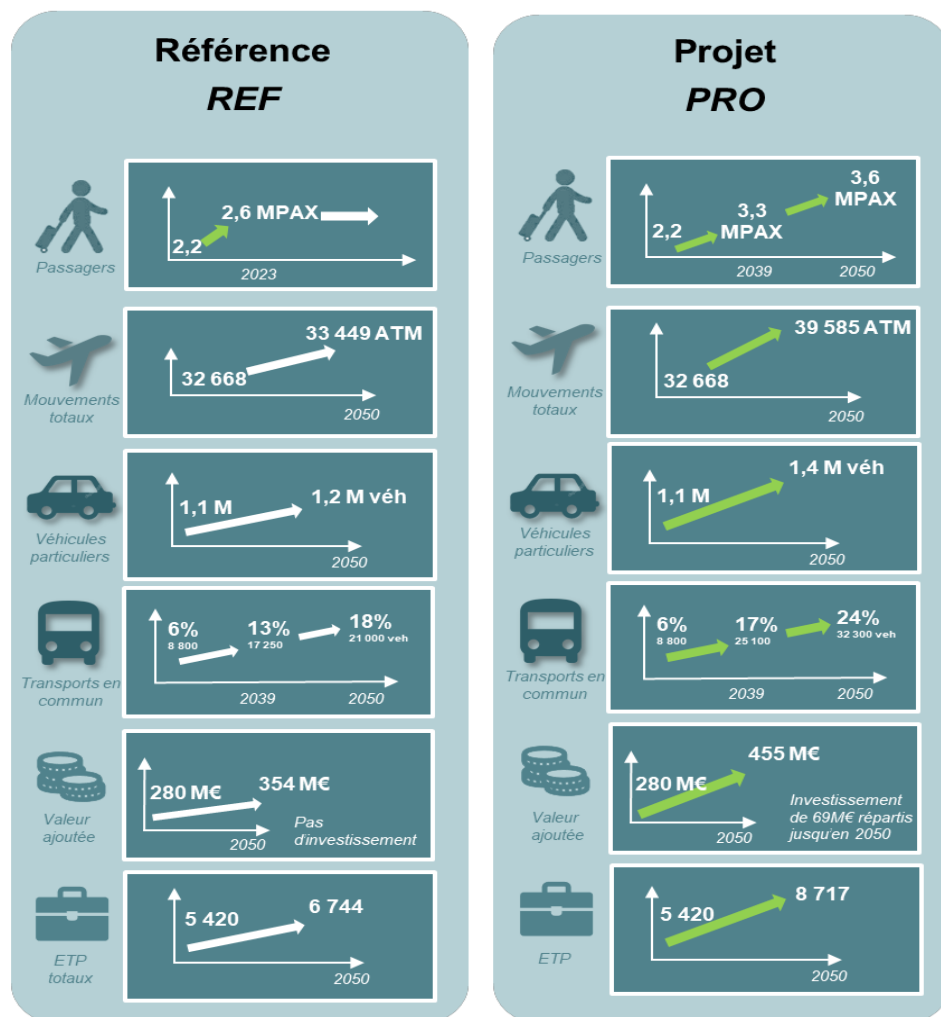
Cette valeur ajoutée nette socio-économique est notée VAN SE par opposition à la valeur ajoutée nette financière VAN F résultant du business plan du concessionnaire.

La situation économique initiale (2019) peut se résumer dans le graphique ci-dessous :

Figure 30 : Contributions économiques et sociales de l'aéroport de Lille-Lesquin
(source : setec)



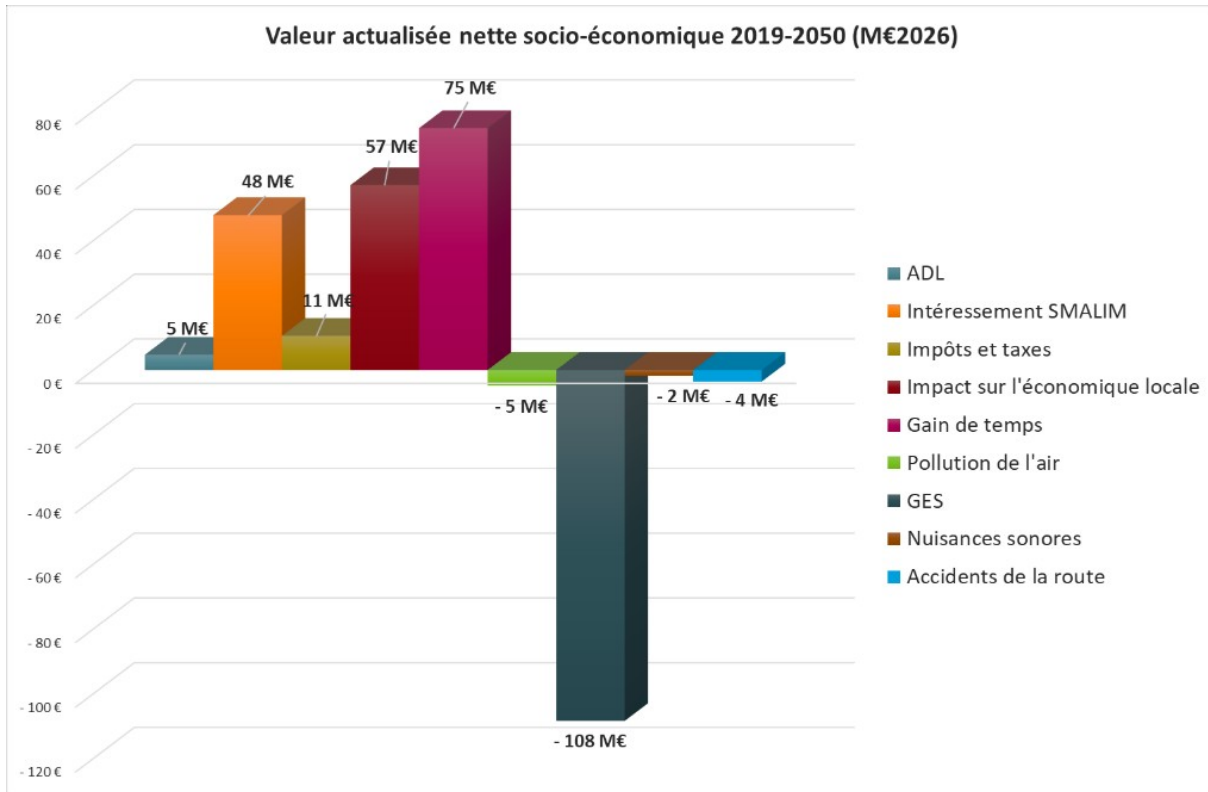
La figure suivante schématise les hypothèses prises pour différencier les options comparées.



Les effets des deux scénarios ont été monétarisés :

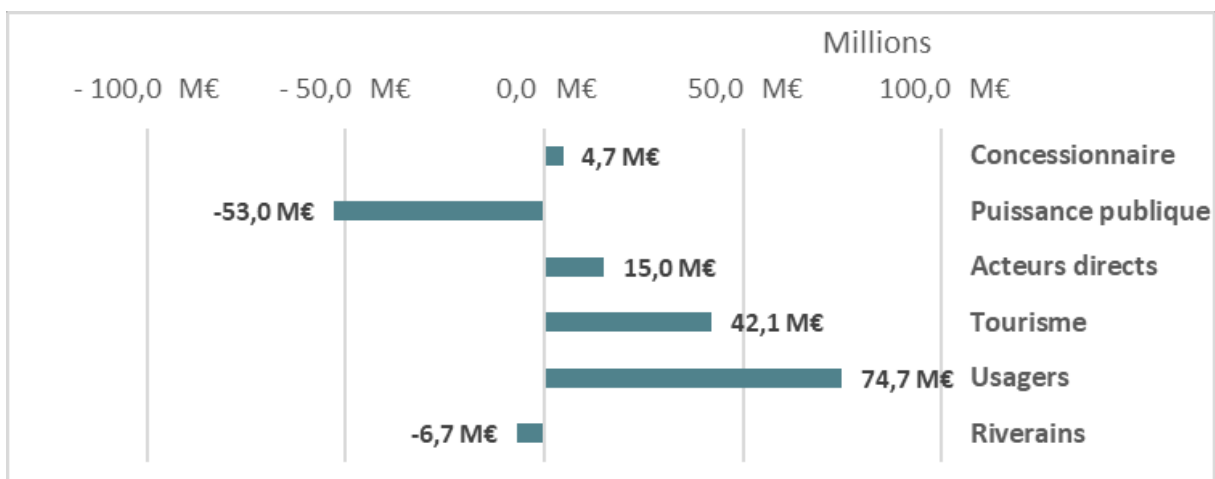
- effets économiques : flux financiers du concessionnaire (produits et charges notamment d'investissements et de grosses réparations à hauteur de 210 M€ valeur 2026 sur la période 2019-2050., intéressement du SMALIM, impôts et taxes, Impact sur l'économie locale : tourisme, compagnies aériennes, agences de voyage services aéroportuaires, fret, sûreté et sécurité...), temps économisé et accidents de la route.
- effets environnementaux : pollution atmosphérique, gaz à effet de serre (GES), nuisances sonores,

La valeur ajoutée nette (VAN SE) sur la période 2019-2050 s'établit à 74,8M€ 2006 qui se décompose selon les différents effets :



Le taux de rentabilité interne du projet s'établit à 19%.

La répartition par acteur de la VAN-SE est résumée dans le graphique suivant :



Sur la période étudiée (2019-2050), le projet apparaît donc rentable pour le concessionnaire.

Selon l'étude d'impact (chapitre 10), le projet présente un bilan coûts/avantages équilibré grâce à des retombées économiques élevées pour l'ensemble des acteurs (privés et publics) et grâce au gain de temps d'acheminement routier (passagers qui, en l'absence du projet à Lille, auraient dû parcourir plus de kilomètres pour rejoindre un autre aéroport), et ce malgré ses impacts environnementaux importants, surtout pour les Gaz à Effet de Serre.

L'étude socio-économique SETEC s'intéresse également à la VAN financière (VAN F) pour le financeur de projet considéré ici comme constitué du concessionnaire (Aéroport de Lille) et du concédant (Syndicat Mixte des Aérodrômes), à partir des business plans fournis par ADL.

Sur la période de la concession (2020-2039) la VAN F cumulée redevient légèrement positive en toute fin de période (2038 et 2039) selon le graphique de l'étude SETEC.

Sur une période plus longue, 2019-2050, la VAN-F deviendrait largement positive : 9,7 M€ courants pour le concessionnaire ADL et 80,4 M€ (€ courants) pour le concessionnaire (ADL) et le concédant (SMALIM).

2.6- les principaux engagements au terme de la démarche « éviter, réduire, compenser » (ERC)

L'ensemble de l'étude d'impact a été mené en conduisant la démarche ERC avec des mesures d'évitement, notées ME, de réduction notées MR, de compensation notées MC et enfin d'accompagnement notées MA.

Le chapitre 11 de l'étude récapitule l'ensemble de ces mesures en en chiffrant le coût.

a) On notera ainsi les trois **mesures d'évitement** :

- Ne pas poursuivre les études d'opportunités relatives au projet de développement immobilier tertiaire
- Maintenir la recharge de la nappe via l'infiltration des eaux pluviales (quantitatif)
- Conserver la station d'Ophrys abeille

b) Les **mesures de réduction** sont les suivantes, avec certains coûts supplémentaires par rapport au projet :

- Organiser le chantier pour limiter les incidences en matière d'accessibilité (260 000€)
- Améliorer la desserte en transport en commun (20 000€)
- Réaliser des stationnements phasés sur l'analyse des besoins
- Favoriser les modes doux pour les passagers de l'aéroport
- Organiser le chantier pour limiter les émissions GES

- Mettre en œuvre des moyens de substitution aux moteurs auxiliaires de puissance pour la fourniture d'électricité (60 000€)
- Electrifier les véhicules (bornes électriques pour les engins 150 000€ et véhicules électriques/hybrides pour la flotte ADL 200 000€)
- Etude de l'optimisation du roulage des avions (10 000€)
- Moduler la redevance incitative à l'utilisation des avions les plus performants en terme environnemental
- Limiter le poids carbone de la construction (4 500 000€)
- Limiter le déstockage carbone en réduisant les surfaces de prairies et de terres agricoles impactées
- Favoriser un report modal plus prononcé pour le transport de marchandises
- Limiter les consommations en eau et en électricité en phase chantier
- Limiter les consommations énergétiques en phase exploitation
- Mobiliser les énergies renouvelables et de récupération (EnR&R) Forage d'essai à réaliser pour la géothermie 85 000,00 €, installation photovoltaïque sur parking premium
- Organiser le chantier pour limiter les incidences sur l'activité agricole existante
- Limiter le changement d'usage des sols affectés à une activité agricole
- Protéger les sols et la ressource en eau en phase chantier
- En cas de pollution accidentelle, retirer rapidement les terres souillées
- Optimiser la gestion des terres lors des opérations de terrassement
- Limiter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols (400 000€)
- Améliorer les séparateurs hydrocarbures entre bassins (400 000€)
- Maîtriser l'usage des produits phytosanitaires dans le cadre de l'entretien de la végétation du site
- Actualiser les dispositions en cas de pollution accidentelle et pour le traitement des pollutions chroniques ou saisonnières
- Réduire les consommations d'eau potable
- Réduire le volume d'eaux pluviales à collecter par le réseau actuel
- Empêcher la surverse des ouvrages de rétention vers les ouvrages d'infiltration pour la pluie 20 ans 4 heures
- Limiter les émissions de poussières liées au chantier
- Organiser le chantier pour en limiter les nuisances acoustiques
- Maîtriser les vols de nuit :
 - Pas de trafic supplémentaire de nuit exprimé en nombre de mouvements par rapport à 2019 en valeur absolue
 - Mise en place d'une modulation horaire et acoustique de la redevance d'atterrissage et aménagement de la redevance de stationnement de nuit en place à partir de 2021
- Adapter le planning travaux pour le secteur des pistes (400 000€)
- Adapter le planning travaux pour les abattages d'arbres
- Maîtriser les espèces exotiques envahissantes (150 000€)
- Limiter l'attractivité du site pour les espèces (300 000€)

- Limiter les nuisances visuelles liées au chantier
- Assurer l'intégration architecturale, urbaine et paysagère de l'opération
- Limiter les pollutions lumineuses liées au chantier
- Limiter la consommation d'énergie et la pollution lumineuse liée au système d'éclairage (étude d'éclairage : 7 000 €, étude de la pollution lumineuse : 15 000€, généralisation de l'éclairage LED à l'ensemble de la plateforme aéroportuaire et, gestion des éclairages extérieurs par lumandar (horloge astronomique) pour un gain d'une heure d'éclairage par jour)
- Déchets : Optimiser la gestion en phase chantier, et la collecte en phase exploitation
- Réduire la production de déchets (100 000€)
- Valorisation de 80% des déchets

c) Les mesures compensatoires sont particulièrement importantes :

- Créer un Fonds Carbone visant à étudier et financer des actions innovantes permettant de poursuivre des démarches d'évitement et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (2 550 000€)
- Compenser les émissions de la plateforme –démarche AIRPORT CARBON ACCREDITATION 3+ (ACA) (4 400 000€)

d) S'y ajoutent, outre des mesures réglementaires, des mesures d'accompagnement, des mesures de suivi et de surveillance (en particulier surveillance piézométrique et de qualité des eaux infiltrées)

III : conclusions

L'étude d'impact, très complète (1 700 pages), précise les méthodologies employées et comprend des annexes étoffées (plus de 1900 pages).

Elle est accompagnée d'un résumé non technique (108 pages), clair et intelligible par des non spécialistes, qui a été actualisé après le mémoire en réponse à l'autorité environnementale.

Cette étude d'impact aborde de façon approfondie l'ensemble des thèmes prescrits par le code de l'environnement et notamment à l'article R122-5 aux paragraphes II, III (propre aux infrastructures de transport), IV (installations IOTA relevant d'une autorisation au titre de l'eau) et V (installations classées pour l'environnement – ICPE).

Elle est accompagnée de l'étude socio-économique prévue par le code des transports (articles L1511 et R1511-1 et suivants).

En outre, dans son mémoire en réponse à l'autorité environnementale, le maître d'ouvrage a adressé des précisions complémentaires, en particulier sur les points suivants :

- la cartographie de nouveaux seuils de bruit,

- l'étude de variantes visant à minorer les surfaces imperméabilisées (dimensionnement et phasage des parkings, étude d'un parking silo, déconstruction des « marguerites »),
- l'étude de la sensibilité pour les émissions de gaz à effet de serre et l'étude socio-économique
- la comparaison de la pollution de l'air aux seuils préconisés par l'OMS, y compris les seuils plus sévères en vigueur depuis le 22 septembre 2021.

C'est donc un ensemble important de documents sérieusement étudiés, même s'il y subsiste quelques erreurs très marginales.

IX : L'examen du dossier permis de construire

AEROPORT de LILLE SAS a déposé une demande de permis de construire pour la modernisation de l'aérogare de l'aéroport de Lille auprès des communes de Lesquin et Fretin, le 15 juillet 2021. Un récépissé de dépôt a été remis le jour même avec l'indication d'un numéro :

- PC05934321L0011 pour la commune de Lesquin
- PC05925621M0013 pour la commune de Fretin

Des pièces complémentaires ou modificatives ont été adressées le 7 octobre dernier.

Cette demande de permis de construire s'est exprimée au moyen du formulaire CEFRA N° 13409*09 complété par le demandeur, en l'occurrence, AEROPORT de LILLE SAS. Les nombreuses pièces jointes à cette demande relatent avec précision le contenu du projet envisagé.

L'instruction de la demande de permis de construire sera effectuée conformément aux articles L421-1 et suivants, L422-1, L425-1, L425-14, R421-1, R423-57 du Code de l'Urbanisme.

La maîtrise d'ouvrage

Comme indiqué ci-dessus, la demande de permis de construire a été formulée par AEROPORT de LILLE SAS (groupement Eiffage concession – Aéroport Marseille Provence) concessionnaire depuis le 1^{er} janvier 2020 de l'aéroport de Lille sur décision du Syndicat Mixte des Aéroports de Lille-Lesquin et de Merville (SMALIM).

La maîtrise d'œuvre

La maîtrise d'œuvre pour cette opération de modernisation de l'aéroport de Lille est assurée par un cabinet d'architecture et ensemble de bureaux d'études spécialisés.

S'agissant des projets mentionnés dans la demande de permis de construire (décrits ci-

après), la maîtrise d'œuvre est assurée par : ENIA Architectes de Bagnolet, mentionné en tant que tel, dans le formulaire CERFA de demande. Les autres structures spécialisées intervenant à ce stade de la démarche et apparaissant dans le dossier sont : ATELIER ALTERN Paysages et Territoires de Mons en Baroeul, CASSO & Associés de Paris (Conseil en sécurité incendie et accessibilité), VERDI Ingénierie de Wasquehal et CRONOS Conseil (Conseil en sécurité urbaine et prévention des risques).

Objet de la demande de permis de construire

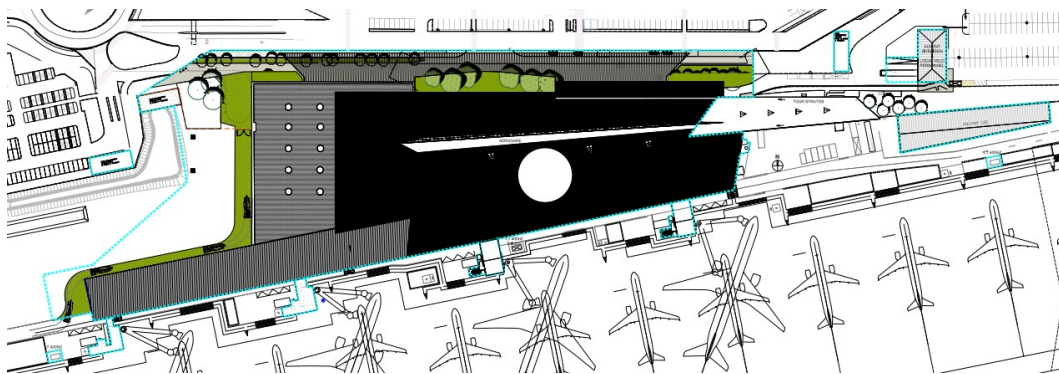
La demande de permis de construire concerne essentiellement l'aérogare et porte sur :

Côté ville (zone accessible à tous : voyageurs, accompagnants, simples visiteurs, ...)

- La démolition de la rampe d'accès et du parking P4
- Les travaux liés à la modernisation de l'aérogare, en dehors de la tour de bureau « Stratos », avec la réhabilitation de la partie existante et son extension vers l'ouest
- La construction d'un bâtiment regroupant un quai de livraisons, un local poubelles et un abri vélos pour le personnel.

Côté piste (accessible que par le personnel habilité et les voyageurs disposant d'un ticket après enregistrement du billet et le passage par le « Poste Inspection Filtrage »)

- La construction du hangar Ground Support Equipment (GSE)
- La construction de deux locaux de transformation électrique



Plan délimitant (trait discontinu bleu) les bâtiments concernés par la demande de permis de construire – Source : dossier

L'ensemble de ces travaux est décrit, plus en détail, ci-après.

A noter que la modernisation de l'aéroport de Lille engendrera d'autres travaux ou aménagements décrits dans les documents joints à la demande de permis de construire et également dans la demande d'autorisation environnementale (toutes deux inclus dans cette enquête publique unique). Cependant, ces travaux ou aménagements feront l'objet de demandes spécifiques ultérieures (permis de construire, permis d'aménager, ...). A ce titre, on peut citer :

- Une station de recharge rapide de véhicules électriques,
- L'aménagement du parvis multimodal paysager,
- Le réaménagement du parking P2
- Le réaménagement et l'extension du parking personnel

- Le réaménagement et l'extension du parking P6
- L'aménagement du parking P7
- La construction d'une piste cyclable
- Couverture photovoltaïque du parking VIP
- Couverture photovoltaïque du cheminement piéton côté piste

La localisation du projet et instruction de la demande de permis de construire

Si l'aéroport de Lille (couvrant 470 Ha) s'étend sur les territoires des communes de Lesquin, Fretin, Vendeville, Avelin et Templemars, les bâtiments, principalement l'aérogare, concernés par la demande de permis de construire, se localisent sur les communes de **Lesquin et Fretin**.

Ces deux communes sont couvertes par le Plan Local d'Urbanisme N°2 (PLU2) de la Métropole Européenne de Lille (MEL) approuvé le 12 décembre 2019 en cohérence avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la MEL approuvé en février 2017 en vigueur à ce jour (arrêté pour modification des 11 PLU de la MEL en cours de rédaction).

Sur ce PLU2 de la MEL, Le projet, objet de la demande de permis de construire, est positionné en zone UV1 destinée aux activités aéronautiques ainsi qu'à celles liées à leur fréquentation (inchangée par la modification en cours de validation susvisée).

A noter que les dispositions particulières applicables à la zone UV1 font l'objet du *Chapitre 10 du titre 3 – Zones U spécifiques du Livre 4 « Zones spécifiques et projets publics du Règlement »* du PLU2.

De plus, une partie significative du domaine aéroportuaire est également impactée par le Projet d'Intérêt Général relatif à la protection des champs captant avec certaines dispositions à appliquer, en l'occurrence, sur le secteur S2 (Indice UV1 PIG2 sur l'extrait cartographique du PLU).

Par ailleurs, le domaine aéroportuaire est également concerné par d'autres servitudes mentionnées au PLU :

- Servitude PT1 de protection des centres de réception radioélectrique contre les perturbations électromagnétiques
- Servitude i 1 bis relative à la présence d'un pipeline TRAPIL
- Servitude induite par le Plan d'Exposition aux Risques « carrières souterraines »
- Servitudes aéronautiques de dégagement.

Cette localisation explique que la demande de permis de construire sera instruite par les services administratifs de la commune de Lesquin et par le service de la MEL assurant l'instruction des documents d'urbanisme pour le compte, en l'occurrence, de la commune de Fretin.

Le permis de construire fera, in fine, l'objet d'un arrêté conjointement signé par les maires des communes de Lesquin et Fretin. Il ne pourra intervenir qu'après la remise du rapport et de l'avis de la Commission d'enquête.

L'importance du projet au travers de ses surfaces

Les surfaces mentionnées dans le formulaire CERFA de demande illustrent l'ampleur des travaux envisagés :

- Surface existante avant Travaux :	17 411 m ²
- Surface créée :	13 576 m ²
- Surface supprimée :	625 m ²
- Surface Totale :	30 362 m²

La surface couverte par les commerces et restaurants (côté ville et côté piste) sera de 1 779 m².

On observe que d'une surface initiale de 17 411 m² l'aérogare atteindra une surface globale de 30 362 m² après les travaux de modernisation.

Détail des démolitions envisagées

L'aménagement d'un parvis multimodal au droit de l'aérogare, la mise en œuvre d'une nouvelle identité du bâtiment et la réorganisation des flux des passagers sur deux niveaux : arrivée au niveau 0 (rez de chaussée) et départ au niveau N2 nécessiteront les démolitions suivantes :

- Les actuelles rampes d'accès qui permettent aux véhicules de rejoindre l'accès ou le dépose minute situé au niveau N2
- Le parking premium sur deux niveaux (d'une superficie de 4878 m²)
- L'auvent couvrant partiellement les rampes d'accès et les cheminements piétons au niveau N2

De même, la façade ouest de l'actuelle aérogare au niveau 2 sera déposée pour permettre :

- La création de la jetée (définie ci-après),
- La mise en place des nouveaux postes d'inspection filtrage (PIF),
- L'aménagement des nouveaux locaux pour les contrôles de la police aux frontières

Toutefois, la pointe de la verrière centrale de l'aérogare, bien visible sur cette façade ouest, sera conservée pour continuer, avec la tour Stratos, à constituer un « signal fort » de l'aérogare depuis la plupart des points d'arrivée du site.

Descriptions des travaux envisagés

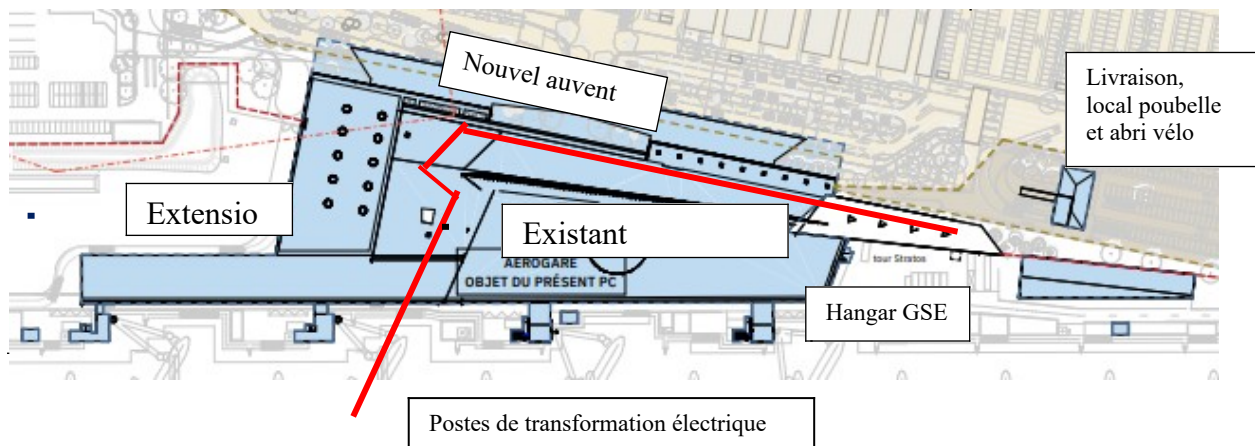
L'aérogare existante sera globalement réorganisée et étendue (vers l'ouest) pour faciliter le flux des passagers. Plus particulièrement, le niveau 2, qui concentre actuellement tous les départs et toutes les arrivées, sera exclusivement dédié aux départs, les flux des passagers en arrivée étant gérés au niveau 0.

Aussi, les 4 niveaux constitutifs de l'actuelle aérogare seront restructurés et pour certains

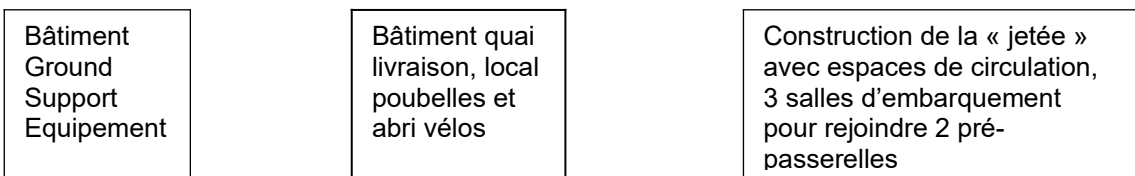
étendus. L'extension se localisera principalement à l'ouest avec notamment une longue et étroite jetée.

Deux bâtiments sont également envisagés à proximité de l'aérogare : Le hangar GSE et le bâtiment regroupant un quai de déchargement des livraisons, le local poubelles et l'abri vélos pour le personnel.

Enfin, deux postes de transformation électrique sont également prévus côté piste. Le plan, ci-après (*source : dossier*), schématise l'extension, l'existant restructuré et les nouveaux bâtiments



L'illustration ci-après schématise les principales transformations extérieures de l'aérogare (*Source : dossier*)



Mise en œuvre d'un auvent couvrant, en partie, la plate-forme multimodale en façade de l'aérogare avec mise en évidence des Départs et des Arrivées. Au centre de la façade un patio arboré

modernisation de l'

Extension Ouest principalement destinée aux Arrivées

Les transformations intérieures et les extensions de l'aérogare sont décrites ci-après par niveau :

→ Le niveau 0 (+ 0,00 m) de l'aérogare

Ne seront conservés, sans modification, que les bureaux et les locaux sociaux liés à l'exploitation ainsi que les locaux techniques au nord de la voie de service.

Les locaux actuels concernés par une restructuration sont :

- au centre : le « tri-bagages départ » qui sera étendu dans une ancienne zone de bureaux,
- à l'Est : deux salles d'embarquement « remote » seront aménagées avec la création, en façade Est, d'un escalier dédié.

Les deux extensions du niveau 0 sont destinées :

- Pour celle réalisée au nord/est en façade principale, à accueillir le hall de départ assurant un lien direct avec le niveau 2,
- Pour la plus importante édifiée à l'ouest, à abriter le hall des arrivées, la salle de livraison des bagages, un nouvel espace pour le « tri-bagages arrivée », des locaux destinés aux services des Douanes et de la Police aux frontières (PAF) et un ensemble de locaux techniques.

→ Le niveau 1 (+ 3,00 m) de l'aérogare

On retrouvera sans modification : les bureaux, les locaux sociaux liés à l'exploitation autour du PCE existant et des locaux techniques situés autour de la voie de service.

Deux zones de bureaux seront aménagées dans le volume actuel de l'aérogare :

- L'une, dans la double hauteur des « salles Remote » à l'usage du personnel d'ADL (il s'agira d'un plateau de plancher brut qui sera traité ultérieurement),
- L'autre, à l'ouest, destinée aux services des Douanes.

Dans l'extension ouest, seront implantées :

- La zone de contrôle transfrontière en immigration (PAF) et sa zone de bureaux dédiés,
- Dans la « jetée » : les circulations de débarquement Schengen et Non Schengen.

→ Le niveau 2 (+ 6,00 m) de l'aérogare

Ce niveau principalement dévolu aux départs des passagers sera profondément modifié, dans son volume actuel, pour accueillir :

- Le hall public des départs et ses commerces côté ville

- Les banques d'enregistrement et les surfaces d'attente
- L'espace contrôle transfrontière (PAF)
- La grande salle d'embarquement « go to gate » avec son ensemble de commerces côté piste
- Les surfaces dédiées à l'exploitation
- Les 2 pré-passerelles existantes (elles seront, à l'occasion des travaux équipées d'un ascenseur PMR extérieur)
- L'accès (escalier + ascenseur) créé à l'Est, pour rejoindre les deux salles « remote » au niveau 0

En prolongement de l'actuelle façade côté piste, la nouvelle jetée accueillera, outre des espaces de circulation, 3 salles d'embarquement flexibles Schengen / non Schengen. Cette jetée permettra de rejoindre deux pré-passerelles (une simple et une double).

→ Le niveau 3 (+ 10,00 m) de l'aérogare

A ce niveau, le restaurant existant (accessible depuis le côté ville) sera transformé en salon VIP accessible uniquement depuis le côté piste à partir de la grande salle d'embarquement « go-to-gate » via deux accès. L'aménagement de ce salon VIP, pouvant accueillir 200 personnes, sera réalisé dans le cadre d'une opération ultérieure.

Seront également construits à proximité de l'aérogare :

→ Côté Ville

- Un bâtiment regroupant un quai de déchargement des livraisons, le local poubelles et l'abri vélos pour le personnel. Il s'étendra sur une surface de 24,25 m de longueur par 13,24 m de largeur. Il présentera deux niveaux de toiture l'un à 5,30 m et l'autre à 3,41 m. Une rampe d'accès d'une longueur de 15 m permettra d'accéder au quai.
- Le hangar « Ground Support Equipment » GSE (côté piste), destiné à abriter les engins, matériels et matériaux utilisés auprès des avions lors de leur escale. Il occupera une emprise au sol de 72,94 m de longueur pour une largeur variant entre 9,90 m et 17,87m. Sa hauteur sera de 6,03 m.

→ Côté Piste

- Deux postes de transformation électrique. L'un à l'Est de l'aérogare devant le bâtiment GSE et l'autre près de l'extrémité Ouest de la « jetée ».

Les documents techniques et/ou graphiques de la demande de permis de construire illustrant en aspect et en dimensions les travaux envisagés

La demande de permis de construire comprend un ensemble des documents (plans ou notice) destinés à expliquer en détail les futures caractéristiques de l'aérogare et de ses 4 bâtiments annexes. Ces documents sont cités ci-après :

- Le plan de situation (pièce PC 1-1)

- Le plan des limites d'autorisation (PC 1-2)
- Le plan des espaces partagés (PC 1-3)
- Un plan des aménagements paysagers (pièces PC 1-4). Ils feront l'objet d'une demande de permis d'aménager ultérieure
- Le plan de masse des existants (pièce PC 2-1)
- le plan de masse des démolitions (pièce PC 27 A-1)
- Le plan de masse des constructions à édifier ou à modifier (pièce PC 2-2)
- Le plan de masse de raccordement des réseaux (pièce PC 2-3) et une note spécifique au raccordement des réseaux (pièce PC 2-4) où sont traités les raccordements et les différents travaux d'équipements extérieurs en lien avec l'aérogare tels que : voirie, signalisation, assainissement (eaux usées et eaux pluviales), eau potable, défense contre l'incendie, gaz, électricité, télécommunications et éclairage extérieur
- Plan en coupe Transversale du terrain et de la construction (pièce PC 3-1)
- Plan en coupe Longitudinale du terrain et de la construction (pièce PC 3-2)
- Plan des façades Nord et Sud de l'aérogare (pièce PC 5-1)
- Plan des façades Est et Ouest de l'aérogare (pièce PC 5-2)
- Plan des toitures (pièce PC 5-3)
- Plan du bâtiment GSE – façades et toiture (pièce PC 5-6)
- Plan du bâtiment livraison, local poubelles et abri vélos (pièce PC 5-7)
- Plan des pré-passerelles existantes, avec indications de modifications (pièce PC 5-8)
- Plan des pré-passerelles projetées devant la jetée (pièce PC 5-9)
- Des documents graphiques (de qualité) permettant d'apprécier l'insertion du projet dans son environnement (pièce PC 6). Si les documents mentionnés ci-dessus nécessitent une maîtrise de la lecture de plans techniques pour les comprendre et visualiser les restructurations ou les constructions envisagées, ces documents graphiques permettent aux non-initiés de visualiser facilement le futur aéroport lorsqu'il sera définitivement modernisé
- Un ensemble de photographies permettant de situer le terrain dans l'environnement proche et dans le paysage lointain (pièces PC 7 et PC 8)
- une ensemble de photographies des bâtiments (ou parties de bâtiments) à démolir (pièce PC 27 A-2)
- Une notice architecturale (pièce PC 4-1) qui aborde :
 - L'état initial du terrain et de ses abords
 - Le constat de l'existant, les modifications de fonctionnement proposées, les objectifs du projet
 - Le projet architectural et paysager, en décrivant :
 - Le choix du parti architectural
 - Les démolitions
 - Le parvis multimodal
 - Le projet de l'aérogare et son fonctionnement
 - Les systèmes de traitement des bagages
 - Les flux principaux des passagers
 - Les ouvrages annexes
 - La conformité réglementaire
 - Les Matériaux, les couleurs et le justificatif environnemental

- Une attestation de la prise en compte des règles parasismiques (pièce PC 12)
- Une attestation de l'architecte quant à la prise en compte du PPRI de la Marque (pour mémoire, le projet se situe en zone blanche non réglementée du PPRI) (pièce PC 13)
- Le formulaire attestant la prise en compte de la réglementation thermique et, pour les bâtiments de plus de 1000m², la réalisation de l'étude de faisabilité (pièce PC 16 1-1),
- Une étude de faisabilité énergétique (pièce PC 16 1-2). Son objectif est de déterminer, sur la base de l'estimation des besoins énergétiques du bâtiment, le système de production de chaleur le plus pertinent,
- Une attestation de prise en compte de la servitude i 1 bis concernant la canalisation pipeline TRAPIL (située à plus de 716m du projet) (pièce PC 16-2),
- le récépissé de transmission du dossier à la commission départementale de la sécurité des transports de fonds (pièce PC 16-3),
- une déclaration de la modification d'une installation classée (Une installation de combustion – N° 2910 à la rubrique de la nomenclature des Installations classées) (pièce PC 25),
- un dossier accessibilité pour la prise en compte de l'arrêté du 20 avril 2017 relatif à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public lors de leur construction et des installations ouvertes au public lors de leur aménagement en application des articles L 111-7, R111-19 à R 111-19-3 et R 111-19-30 du Code de la Construction et de l'habitation. L'aérogare est classée Etablissement ERP de 1^{ère} catégorie de type GA, M, N.

Ce dossier comporte :

- Un document CERFA N°14570 (relatif à la conformité des établissements recevant du public aux règles d'accessibilité et de sécurité contre l'incendie et la panique),
- Un plan de situation (pièce PC 39-1),
- Un plan masse (pièce PC 39-7),
- Un plan des niveaux N0 et N1 (projet) (pièce PC 39-8.1),
- Un plan des niveaux N2 et N3 (projet) (pièce PC 39-8.2),
- Un plan des niveaux N0 et N1 (existant) (pièce PC 39-10.1),
- Un plan des niveaux N2 et N3 (existant) (pièce PC 39-10.2),
- Une notice descriptive (pièce PC 39-11),

- Un dossier « sécurité incendie » (Article R 123-22 du Code de la construction et de l'habitation) permettant de vérifier la conformité aux règles de sécurité contre l'incendie et la panique.

Ce dossier comporte :

- Un document CERFA N°14570 (relatif à la conformité des établissements recevant du public aux règles d'accessibilité et de sécurité contre l'incendie et la panique). A noter qu'il s'agit du même document CERFA pour ces deux dossiers accessibilité et sécurité.
- Un plan de situation (pièce PC 40-2)
- Un plan de masse et des façades (pièce PC 40-4-6.3)
- Un plan des niveaux N0 et N1 (pièce PC 40-6.1)
- Un plan des niveaux N2 et N3 (pièce PC 40-6.2)
- Une notice descriptive de sécurité incendie

- Une notice paysagère (pièce PC 4-2)

Cette notice paysagère relate les grands principes retenus, à ce stade du projet, dans la conception des espaces de circulation extérieurs, l'organisation des aires de stationnement et la réalisation des futurs aménagements paysagers. Cependant, il est bien précisé que ces aménagements ultérieurs feront l'objet d'une demande de permis d'aménager ultérieure.

La démarche de concertation

Ce bilan figure également parmi les pièces de la demande de permis de construire (pièce PC 16-41). Par ailleurs, la concertation s'est poursuivie au-delà de cette fin d'année 2020. A ce titre, le garant a remis récemment une nouvelle contribution relatant la concertation menée du 3 mars au 20 novembre 2021.

Le maître d'ouvrage (Aéroport de Lille SAS) a pris plusieurs décisions consécutives à cette concertation. Elles figurent dans un document spécifique joint également à la demande de permis de construire (pièce PC 16-42).

Les consultations dans le cadre de l'instruction des permis de construire

Les **consultations obligatoires** en application de l'article R423-51 du code de l'Urbanisme pour connaître l'avis :

- La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) du Ministère chargé des Transports
- La Commission départementale d'accessibilité (SCDA)
- La Sous-commission départementale de sécurité contre les risques d'incendie dans les établissements recevant du public et les immeubles de grande hauteur
- La Direction Régionale des Affaires Culturelles – Service régional de l'archéologie

Les consultations pour recueillir les **avis simples (ou facultatifs)** à l'initiative de l'autorité compétente en urbanisme recueillis dans le cadre de l'instruction du permis de construire :

- La Métropole Européenne de Lille
- Le Service commun des carrières souterraines
- Le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS),
- Enedis

Les consultations pour connaître les **avis des collectivités territoriales et des groupements intéressés**, conformément à l'article L122-1 du Code de l'environnement. Ont été consultées, le 5 août 2021 :

Désignation de la collectivités	Type de collectivité	Justification	Date de l'avis
Lesquin	Commune	Unité foncière (UF)	20/10/2021
Vendeville	Commune	Unité foncière	30/09/2021

Avelin	Commune	Unité foncière	
Templemars	Commune	Unité foncière	
Bouvines	Commune	Périmètre du PEB	
Gruson	Commune	Périmètre du PEB	
Houplin-Ancoisne	Commune	Périmètre du PEB	27/09/2021
Noyelles les Seclin	Commune	Périmètre du PEB	
Péronne en Mélançois	Commune	Périmètre du PEB	
Sainghin en Mélançois	Commune	Périmètre du PEB	21/09/2021
Seclin	Commune	Périmètre du PEB	8/10/2021
Bourghelles	Commune	Périmètre du PEB	
Camphin en Pévèle	Commune	Périmètre du PEB	
Cysoing	Commune	Périmètre du PEB	
Gondécourt	Commune	Périmètre du PEB	
Faches -Thumesnil	Commune	Limitrophe de l'U F	14/10/2021
Ronchin	Commune	Limitrophe de l'U F	
Wattignies	Commune	Limitrophe de l'U F	
Lezennes	Commune	Limitrophe de l'U F	
Templeuve	Commune	Limitrophe de l'U F	
Ennevelin	Commune	Limitrophe de l'U F	
Métropole Européenne de Lille	Groupement intéressé	Terrain d'assiette de l'U F	
Syndicat Mixte du SCOT de Lille Métropole	Groupement intéressé	Terrain d'assiette de l'U F	11/10/2021
Communauté de Communes Pévèle Carembault	Groupement intéressé	Terrain d'assiette de l'U F	

Le contenu des avis des communes ou des groupements intéressés qui se sont exprimés figure au chapitre « Avis des PPA, communes et EPCI » ci-dessus.

L'étude d'impact (en application de l'Art. R 431-16 du Code de l'Urbanisme) a été jointe à la demande de permis de construire (pièce PC 11).

L'avis de cadrage de l'Autorité environnementale du 13 janvier 2021 (pièce PC 11-1.1) sollicité par ADL SAS préalablement à l'élaboration de sa demande d'autorisation environnementale ainsi que la présentation non technique du projet (pièce PC 11-1.2) complètent la demande de permis de construire.

La demande de permis de construire déposée par ADL SAS est complète. Elle comporte l'ensemble des pièces qui doivent composer, selon le détail énuméré dans le CERFA 13409*07, une telle demande de permis, avec en plus, la présentation non technique du projet.

Le projet de modernisation de l'aéroport de Lille fera l'objet, après l'obtention du permis de construire spécifique à l'aérogare, d'une ou plusieurs demandes de permis d'aménager relatifs aux espaces extérieurs notamment les aires de stationnement.

X : Le déroulement de l'enquête publique

10 -1 : l'environnement administratif afférent à l'enquête publique :

A - Suite donnée au courrier (enregistré le 26 octobre 2021) adressé par Monsieur le préfet du Nord à Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lille, il est constitué par décision de ce dernier : N E 21 0000 98/59 en date du 2 novembre 2021, une commission d'enquête composée comme suit :

- Monsieur Christian Lebon, commissaire-enquêteur, président de la commission
- Monsieur Jean-Marc Dumortier commissaire-enquêteur, membre titulaire
- Monsieur François Yoyotte, commissaire-enquêteur, membre titulaire

Ladite commission ainsi constituée est en charge de procéder à une enquête publique unique intitulée « demande d'autorisation environnementale et permis de construire concernant le projet de modernisation de l'aéroport de Lille »

B - Arrêté de Monsieur le préfet du Nord, en date du 13 décembre 2021, prescrivant l'enquête publique unique.

Cet arrêté détaille :

En son article 1 : l'objet et les caractéristiques principales de l'enquête publique unique

L'identité du demandeur : société aéroport de Lille siège social 59812 Lesquin

Objet : autorisation de moderniser l'aéroport de Lille Lesquin sur les communes de Fretin et Lesquin.

Au titre des codes de l'environnement et de l'urbanisme :

Demande soumise à l'enquête publique unique pendant 36 jours consécutifs soit du 10 janvier 2022 à 9 heure au 14 février 2022 à 17 heure inclus.

Les caractéristiques du projet sont notamment :

- L'opérations de mise aux normes indispensables afin d'assurer la conformité aux évolutions réglementaires ou aux améliorations requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien
- La modernisation du terminal (notamment la démolition de la rampe et du parking couvert existants, la réhabilitation de l'aérogare existante par le réaménagement complet du niveau 2, l'adaptation des capacités de stationnement, le développement de l'aérogare existante dans la continuité du bâtiment existant).
- Les travaux côté piste en vue de les mettre aux normes (notamment les accotements pour la piste principale, l'ajout d'un taxiway à la réalisation d'un chemin de ronde périphérique).

En son article **2** : l'arrêté détaille le périmètre de l'enquête publique

L'enquête publique se déroule sur le territoire des 5 communes d'implantation du projet : Avelin, Fretin, Lesquin, Templemars, Vendeville, et 57 communes de l'aire d'influence ainsi que 5 autres communes de la concertation.

En son article **3** : les conditions d'information et de participation du public indiquant la mise à disposition des pièces des dossiers ainsi que d'un registre d'enquête publique au sein des mairies suivantes aux jours et heures habituelles d'ouverture du public : Mairie de Anstaing–Avelin–Fretin–Lesquin–Lille–Pont à Marcq–Seclin–Templemars–Vendeville.

Le dossier d'enquête également en ligne durant toute la durée de l'enquête sur le signe Internet des services de l'État dans le nord :

<https://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Eau/Police-de-l-eau-participations-et-enquetes-publiques/Enquetes-publiques-IOAT/Dossiers-d-enquete-publique.fr>

Sur le site du registre dématérialisé :

<https://www.registre-numerique.fr/modernisation-aeroport-lille>

Le public pourra également consulter la version numérique sur poste informatique mis à disposition aux jours et heures habituelles d'ouverture du public :

- dans les bureaux de la DDTM du Nord services aux natures et territoires police de l'eau 62, boulevard de Belfort 59042 Lille cedex, instructeur de la demande d'autorisation environnementale
- dans les locaux de la Mél 2, rue des cités unies instructeurs du permis de construire de la commune de Fretin (PC05925621M0013)
- dans les locaux de la mairie de Lesquin 39, rue Faidherbe 59814 Lesquin, instructeur du permis de construire de cette commune (PC05934321L0011)

En son article **4** : Les permanences :

Les membres de la commission d'enquête se tiendront la disposition du public pour recevoir les observations écrites et orales sur l'opération en mairies et pour les dates et horaires suivants :

- le 10 janvier 2022 :
 - Lesquin : de 9 heures à 12 heures
 - Lille : de 14 heures à 17 heures
 - Pont -à -Marcq : de 13h30 à 17h30
 - Seclin : de 9 heures à 12 heures
 - Templemars : de 9 heures à 12 heures
- le 12 janvier 2022
 - Avelin : de 9 heures à 12 heures
 - Fretin de 14 heures à 17 heures

- le 13 janvier 2022
Anstaing : de 13h30 à 16h45
- le 15 janvier 2022
Seclin : de 9 heures à 12 heures
- le 17 janvier 2022
Vendeville : de 13h30 à 17 heures
- le 18 janvier 2022
Lesquin : de 14 heures à 17h30
- le 19 janvier 2022
Avelin : de 8h30 à 12 heures
Lille : de 9 heures à 13 heures
Pont-à-Marcq : de 13h30 à 17h30
- le 22 janvier 2022
Templemars : de 8h30 à 12 heures
- le 24 janvier 2022
Vendeville : de 13h30 à 17 heures
- le 27 janvier 2022
Avelin : de 14 heures à 16h30
- le 31 janvier 2022
Fretin : de 14 heures à 17 heures
- le 1^{er} février 2022
Pont-à-Marcq : de 9 heures à 12 heures
- le 3 février 2022
Vendeville : de 13h30 à 17 heures
- le 4 février 2022
Fretin : de 14 heures à 17 heures
- le 5 février 2022
Anstaing : de 8h30 à 11h45
- le 9 février 2022
Anstaing : de 8h30 à 11h45
Templemars : de 14 heures à 17 heures
- le 14 février 2022
Lesquin : de 14 heures à 17 heures
Lille : de 14 heures à 17 heures
Seclin : de 14 heures à 17 heures

En outre les membres de la commission d'enquête tiendront 3 sessions de permanence téléphonique les :

- 17 janvier 2021 de 8 heures à 11 heures
- 21 janvier 2021 de 12 heures à 15 heures
- 31 janvier 2021 de 12 heures à 15 heures

le public est invité à réserver une plage de 15 minutes par personne en prenant rendez-vous au 01 83 62 45 74 ou via le lien registre numérique

Les observations pourront également être adressées durant toute la durée de l'enquête :

→ par écrit à l'adresse du siège de l'enquête mairie de Lesquin 39, rue Faidherbe

59814 Lesquin CEDEX « à l'attention de Monsieur le président de la commission d'enquête publique-projet de modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin »

→ par voie électronique à l'adresse :

modernisation-aéroport-Lille@mail-registre-numérique.fr

→ En les consignait sur le registre dématérialisé à l'adresse :

<https://www.registre-numérique.fr/modernisation-aéroport-lille>

En son article **5** :

- Publicité de l'enquête : un avis au public sera publié par les soins du préfet du Nord 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci dans 3 journaux d'annonces diffusées dans le département du Nord
- 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci un avis par voie d'affiche et éventuellement par tout autre procédé sera publié dans les communes cités à l'article 2 du présent arrêté
- Dans les mêmes conditions il est procédé par les soins du pétitionnaire à l'affichage du même avis sur les lieux prévus par la réalisation du projet de manière visible de la voie publique, conformément à l'article R 123-11 du code de l'environnement et de l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021 fixant les caractéristiques et dimensions de cet affichage
- L'avis d'enquête sera également publié sur le site Internet :
 - o Des services de l'État dans le département du Nord
 - o De la Métropole Européenne de Lille
 - o De la mairie de Lesquin

En son article **6** : Clôture de l'enquête

En son article **7** : Avis des collectivités territoriales et leurs groupements :

Conformément à l'article R 181-38 du code de l'environnement ces avis ne pourront être pris en considération que s'ils sont exprimés au plus tard dans les 15 jours suivant la date de clôture du registre d'enquête

En son article **8** : Rapports et conclusions motivées de la commission d'enquête

En son article **9** : Décisions au terme de l'enquête publique :

A l'issue de l'enquête publique :

- Le préfet du Nord pourra accorder l'autorisation environnementale de l'opération, tenant lieu d'autorisation au titre de la loi sur l'eau des articles L214-31 et R214-1

du code de l'environnement

- Le maire de Fretin (permis de construire 0 59 256 21 M00 13) et celui de Lesquin (permis de construire 059 343 21 L00 11) pourront délivrer les permis de construire au titre du code de l'urbanisme.

En son article **10** : Exécution et diffusion de l'arrêté

C - Arrêté de Monsieur le préfet du Nord, en date du 10 février 2022, portant, en application des dispositions de l'art L123-9 du code de l'environnement sur décision du président de la commission de prolongation pour une durée de 15 jours de l'enquête publique. Cet arrêté détaille notamment :

- En son article **1** : la durée de la prolongation menée jusqu'au mardi 1^{er} mars 2022 à 17h
- En son article **4** : la mise en place de deux permanences complémentaires instaurées comme suit :
 - o Mairie de FRETIN : le 18 février 2022 de 14h à 17h
 - o Mairie de LESQUIN : le 23 février 2022 de 14h à 17h
- En son article **5** : la publication de l'arrêté dans deux journaux et affichage sur site par le pétitionnaire

10 -2 : les opérations préparatoires à l'enquête publique

Après notification de la mission d'enquête par le tribunal administratif de Lille, le président de la commission d'enquête s'est entretenu les 3 et 4 novembre 2021 avec la représentante de l'Autorité Administrative Organisatrice : DDTM59-police de l'eau- : Madame Capendu instructrice du dossier, aux fins de se faire préciser les grandes lignes du dossier, de définir en concertation le calendrier prévisionnel de la consultation, puis de programmer les premières rencontres in situ au siège du maître d'ouvrage : ADL SAS .

Ces mêmes jours le président de la commission d'enquête a pris contact avec le représentant du porteur du projet maître d'ouvrage : Monsieur Éric Vandamme directeur de programme à ADL SAS.

Au terme dans ces entretiens et des échanges ultérieurs complémentaires, il a été décidé de tenir la réunion de présentation du projet (en présence de l'Autorité Administrative Organisatrice) le 18 novembre 2021 au siège du MO : ADL SAS (aérodrome de Lille Lesquin).

A l'issue de cette réunion le Maître d'ouvrage a souhaité programmer la tenue de 4 réunions de travail thématiques en y associant la représentante de l'Autorité Administrative Organisatrice et la MEL, destinées à suivre, outre le développement des thématiques

afférentes au projet soutenu, les modalités pratiques de la consultation publique ainsi que la finalisation des éléments du dossier d'enquête.

Ces réunions se sont tenues dans les conditions définies ci-dessus les mercredis 24 novembre, 1 décembre, 8 décembre et 15 décembre 2021 au sein de l'aéroport.

Par ailleurs, le demandeur a informé la commission du choix de la société support du registre dématérialisé : société « registre-numérique » et de la programmation d'une réunion de formation destinée à la présentation et l'utilisation de l'outil informatique. La date de cette formation a été arrêtée d'un commun accord le 5 janvier 2022.

10-2-1 • Réunions de travail avec le maître d'Ouvrage porteur du projet et l'Autorité Administrative Organisatrice (les comptes-rendus de ces réunions figurent en annexe au présent rapport) :

- Réunion : commission d'enquête/MO/AAO N1 du 18 novembre 2021 à l'aéroport de Lille Lesquin.

Réunion de présentation globale du projet et d'entretien de cadrage des modalités réglementaires et pratiques de l'enquête publique. Cette réunion s'est tenue en présence :

De Monsieur Gennard Directeur général de l'aéroport de Lille, du Directeur du programme, du Directeur technique, du Directeur QSE, du représentant de la société Eiffage construction, du représentant de la Métropole Européenne de Lille : Monsieur Richard, des représentants de l'Autorité Administrative Organisatrice : Monsieur Coron et Madame Capendu

- Réunion COM/MO/AAO N2 du 24 novembre 2021 au siège du maître d'ouvrage à l'aéroport de Lille Lesquin.

Questions examinées :

- Examen du projet d'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête.
- Modalités pratiques relatives aux permanences présentielle et téléphoniques (arrêté conjoint définitif du calendrier des permanences).
- Mesures à prendre pour vérification de la publicité légale et de la conformité de dépôt des registres et dossier d'enquête dans les mairies concernées.
- Validation par l'autorité administrative organisatrice à la demande du MO, de la liste des avis formels obligatoires et des mémoires en réponse du maître d'ouvrage s'y référant, à intégrer dans le dossier d'enquête

- Réunion COM/MO/AAO N3 du 1^{er} décembre 2021 au siège du maître d'ouvrage à l'aéroport de Lille Lesquin

Questions examinées :

- Validation définitive des projets d'avis et d'arrêté d'enquête publique.
- Modalités pratiques relatives au registre d'enquête et points divers d'organisation de l'enquête
- Sur « l'environnement humain » de l'enquête publique : ambiance sonore et qualité de l'air.

- Réunion COM/MO/AAO N4 du 8 décembre 2021 au siège du maître d'ouvrage l'aérodrome de Lille Lesquin. Au cours de cette réunion ont été précisés avec l'autorité administrative les derniers points relatifs au cadrage administratif de l'enquête publique ainsi qu'exposé par le Maître d'ouvrage : les éléments relatifs aux impacts sociaux économiques du projet.

- Réunion COM/MO/MEL N5 du 15 décembre 2021 au siège maître d'ouvrage à l'aéroport de Lille Lesquin. Au cours de cette réunion ont été examinés les points suivants : présentation par la société « registre-numérique » du registre dématérialisé. Exposé par la société Arthur De Little de l'évolution des emports moyen de passagers sur le site de l'aéroport de Lille à l'horizon 2039. Exposé la société EODD des éléments relatifs au gaz à effet de serre et aux nuisances sonores contenues dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'autorité environnementale. Cadrage administratif avec la représentante de la MEL afférent aux avis des PPA des demandes de permis de construire.

- Réunion COM/MO N6 du 26 janvier 2022 au siège du maître d'ouvrage à l'aéroport de Lille Lesquin. Cette réunion demandée par le Maître d'ouvrage avait pour but de faire un point sur les contributions et leur exploitation par le Maître d'ouvrage à la mi-étape de la consultation du public et de permettre un échange en suite aux questionnements de la commission sur certaines thématiques émergentes à ce stade de la consultation (signalements par les riverains, sanctions éventuelles des écarts des règles de navigation, fonctionnement des taxiways..).

- Réunion de notification commentée par la commission du Procès-Verbal de Synthèse (PVS) réalisée le 3 mars 2022 au siège du porteur du projet à l'aéroport de Lesquin

Les comptes-rendus de ces réunions figurent au paragraphe XII (annexes) du présent rapport.

10-2-2 : autres consultations de la commission :

- Le 13 janvier 2022 le président de la commission d'enquête a consulté Monsieur Jérôme Fedelich directeur du syndicat mixte SMALIN, propriétaire de la plate-forme aéroportuaire, aux fins notamment de confirmation que le cahier des charges relatif au projet objet de la présente enquête publique faisait partie intégrante du dossier d'appel d'offres de la concession de l'aérodrome accordée en délégation de service public à ADL SAS.
- Ce même jour 13 janvier 2022, le président de la commission d'enquête a consulté Monsieur Breton, délégué de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) des Hauts de France, aux fins de programmer un entretien avec ses services destiné à faire le point sur l'élaboration et la surveillance de la modélisation des itinéraires aériens ainsi que des moyens dont dispose la DGAC pour en assurer l'application.

- En suite de cet entretien téléphonique,, les membres de la commission se sont entretenus dans les locaux de la DGAC de Lesquin le 2 février 2022 avec Messieurs Breton et Crozat chef du service Nord De la Navigation Aérienne (SNA) ,sur les thématiques du relationnel avec l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aériennes (ACNUSA) des couloirs aériens de l'aviation commerciale, de l'aviation légère, et de la problématique des écarts éventuels aux dispositions régissant la navigation aérienne au droit de la plate-forme de Lesquin.

10.2.3 : Visites sur le terrain

- Le 18 novembre 2021 la commission d'enquête accompagnée des représentants du maître d'ouvrage s'est rendue sur site des aménagements et travaux projetés (visualisation notamment des accotements de la piste principale, de la piste secondaire, des taxiways, des « marguerites bétonnées », des zones techniques.

- Le 15 décembre 2021, la commission d'enquête s'est rendue, accompagnée des représentants du maître d'ouvrage, sur le site d'assiette du futur parking P7 projeté, situé en partie nord de l'emprise foncière de ADL SAS pour en visualiser la situation et l'imperméabilisation des sols existante et leur artificialisation résultant de l'ancienne utilisation par les services de l'aviation légère de l'armée de terres (ALAT).

Puis la commission s'est rendue dans le quartier « Huvet » dans la commune de Fretin, (évoqué fréquemment par les riverains pour nuisance sonore aux décollages), aux fins de visualiser l'environnement urbain concerné et son positionnement par rapport aux trajectoires de décollage face à l'est.

10-2-4 : Réunions de travail en interne de la commission d'enquête (les comptes-rendus de ces réunions de commission figurent en annexe au présent rapport)

- **Com N1** : tenue le lundi 8 novembre 2021 de 14 heures à 17h30 dans les locaux de l'aérodrome de Lille Lesquin.

L'ordre de jour de cette réunion consistait à examiner les points suivants :

- modalités pratiques de la conduite de l'enquête publique en commission et fonctionnement de cette dernière.

- Établissement d'un calendrier des permanences présentes à répartir entre les membres de la commission en fonction des sites retenus en commun avec l'autorité administrative (les 5 communes d'impact direct de la plate-forme aéroportuaire : Lesquin siège de l'enquête, Fretin, Annœullin, Templemars, Vendeville puis 4 communes dites « pivot » représentative du solde des 67 communes du périmètre : commune de Seclin, Anstaing, Lille, Pont à Marcq,..)

- Définition et répartition des tâches confiées à chaque membre de la commission d'enquête

- Com N2 : tenue le 15 décembre 2021

L'ordre du jour de cette réunion consistait à établir un premier bilan de nos réunions avec le MO, faire le point sur les sujets relatifs aux formalités réglementaires engagées par l'AAO, établir les conditions de permanence (CR, liaisons entre les membres de la commission, vademécum à destination des mairies siège). Formalisation du rapport d'enquête et des rédactions en cours. Rédaction d'un vade-mecum à l'usage des mairies siège de permanence.

- Com N3 : tenue le 5 janvier 2022 de 12h à 14h en suite de la réunion de prise en main de l'outil « registre-numérique »

Cette réunion a permis de revoir les consignes dédiées à la tenue des permanences présentielle puis de prédéterminer la méthodologie qui sera appliquée au traitement des contributions à venir (thématiques et traitement des actions afférentes au registre numérique)

- Com N4 : tenue le 20 janvier 2022 22/2/10 heures à 12 heures

Cette réunion a permis de mettre en place après 10 jours de contributions publiques, la méthode de traitement définitive (utilisation des fonctionnalités de l'outil numérique et classification des thèmes) des contributions générées par le registre numérique

- Com N5 : tenue le 26 janvier 2022.

Cette réunion de « mi-consultation » permet de faire un point d'étape sur les contributions déjà recueillies ainsi que d'établir la méthodologie de leur traitement, ainsi que de préparer la rencontre de cadrage d'étape avec le maître d'ouvrage (à sa demande), le même jour.

- Com N6 : tenue le 15 février 2022

- Com N7 : tenue le 23 février 2022

Au cours de ces deux réunions : ont été déterminé la nature et le contenu des divers questionnements (s'appuyant sur les thématiques émergentes issues des contributions) de la commission à destination du maître d'ouvrage qui figureront dans le procès-verbal de synthèse.

- Com N8 : tenue le 2 mars 2022

Cette réunion a permis la rédaction du PV de synthèse

- Com N9 : tenue le 9 mars 2022

Cette réunion de commission avait pour objet les travaux de préparation du document N2 « conclusions et avis motivés »

- Com N10 : tenue le 17 mars 2022

Cette réunion de commission avait pour objet de finaliser le rapport d'enquête et de poursuivre la rédaction du document N2 « conclusions et avis motivés ». Le mémoire en réponse au PV de synthèse ayant été remis par le MO au cours de cette réunion, la commis-

sion a commencé à l'examiner pour y apporter ses avis et compléter ultérieurement ses conclusions motivées.

L'ordre du jour de cette réunion de commission comportait la relecture finale du rapport d'enquête publique de ses annexes ainsi que la suite des travaux de préparation du document numéro deux « conclusions et avis motivés »

Com N11 : tenue le 23 mars 2022

Cette réunion avait pour objet la rédaction finale du document N2 conclusion et avis motivé et sa signature, après la réception du « mémoire en réponse » du MO ainsi que des formalités administratives de clôture de la commission.

10 -3 : la publicité légale et extralégale :

La publicité légale

A : L'Avis d'enquête » a été publiée 15 jours au moins avant le début de l'enquête dans 3 organes de presse :

- 2 quotidiens : « la voix du Nord » édition du 17 décembre 2021 et la « Nord Eclair » du 17 décembre 2021 également,
- Ainsi que dans « la gazette du Nord-Pas-de-Calais » édition du 17 décembre 2021

Ces insertions ont été réitérées réglementairement dans les 8 premiers jours suivants le début de l'enquête soit respectivement les 10 janvier et 14 janvier 2022 pour la Gazette.

B : L'avis de prolongation de l'enquête publique a été publié dans 2 quotidiens régionaux : « la voix du Nord » et « Nord Eclair » éditions du 14 février 2022

- L'avis d'enquête publique en format réglementaire, a été adressé aux 67 communes du périmètre aux fins d'affichage 15 jours au moins avant le début de la consultation publique.

De même, l'affichage réglementaire de l'arrêté de prolongation du 10 février 2022 a été réalisé dans les conditions de la publication initiale.

Il a été demandé également aux maires de ces communes d'intégrer cet avis en divers lieux fréquentés de leur commune ainsi que sur les sites Internet et réseaux de communication communaux. Un certificat d'affichage constant sera produit par ces communes à l'issue de la période de consultation publique.

La vérification des affichages réglementaires en mairie et sur zone de l'aéroport (affiche sur fond jaune) à été réalisée par un prestataire mandaté par le MO. Les rapports en attestant la réalisation, figurent en annexe du présent rapport.

La Publicité extralégale

Par ailleurs le maître d'ouvrage a réalisé une plaquette de présentation du dossier d'enquête publique (comportant 8 pages) qui sera mis à disposition en format papier dans les 9 mairies lieux de permanence, ainsi que mise en ligne sur les sites de la plate-forme et le site du projet.

En outre le Maître d'ouvrage a réalisé une affiche dite « communicante » développant les modalités de l'enquête publique.

Cette affiche sera adressée à toutes les mairies du périmètre de l'enquête publique ainsi qu'affichée dans les bâtiments de l'aérodrome de Lille Lesquin

10 -4 - le déroulement des permanences

Ci-après les comptes-rendus des 29 permanences présentielle en mairie et des 3 permanences téléphoniques :

Le 10 lundi janvier 2022. De 09 h00 à 12h00 - CE : Christian Lebon Mairie de LESQUIN

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : présent

Autre publicité : xxxx

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 1

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre :

Nombre d'observations déposées : 1

Thématiques des observations :

Contribution de nature « déclaration de principe »

Contrôles :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : oui, il manque la « partie 1 » de la pièce B du dossier (MO prévenu)

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : sans objet (première permanence)

Divers :

Ai rencontré M. le Maire et le Directeur des Services de Lesquin

M. Vandamme est venu apporter le document manquant

Le lundi 10 janvier 2022 de 9h00 à 12h00 - CE : F. YOYOTTE
Mairie de TEMPLEMARS

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : en mairie.

Autre publicité :

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 2

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 2

Nombre d'observations déposées : 2 (avec annexes précitées)

Thématiques des observations :

Bruit (notamment nocturne), non-respect des trajectoires, dévalorisation immobilière

Santé – Pollution Nuisance champs captants,

Accessibilité : saturation des accès routiers

Programme travaux : (à limiter à la mise aux normes)

Contrôles :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : oui et visa par le commissaire enquêteur.

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : sans objet (enquête ouverte ce jour)

Divers :

Le lundi 10 janvier 2022 de 14h00 à 17h00- CE : F.YOYOTTE
Hôtel de ville de LILLE

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : oui

Autre publicité : Plaquettes enquête publique disponibles

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 0

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 0

Nombre d'observations déposées : 0

Thématiques des observations :

Contrôles :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : oui

La pièce B – étude d'impact partie 1 présente en 2 ex. mais il manque la partie 2.
(Président de la commission averti à 14h06 en vue de le signaler au directeur de projet d'ADL)

Erreur matérielle réparée à 16h45 : M VANDAMME (ADL) apporte la partie 2 de l'étude d'impact (et reprend la partie 1 qui était en double)

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : sans objet

Divers :

Le lundi 10 janvier 2022 de 9h00 à 12h00 - CE : JM Dumortier
Mairie de SECLIN

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : Présent, à l'extérieur, sur le panneau d'affichage près de l'accès à la mairie.

Autre publicité : Sur le site Internet et la page Facebook de la ville de Seclin.

Remarque : Le SIVOM du Grand Sud de Lille (dont le Président est le maire de Seclin) diffusera, courant janvier, dans toutes les habitations des 33 communes le composant un document A4 recto verso où sera mentionnée la tenue de l'enquête publique.

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 10

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 5

Nombre d'observations déposées : 9

Thématiques des observations :

- Nuisances sonores impactant la santé des populations « survolées »
- Trajectoires pénalisantes au-dessus de Seclin,
- Dévalorisation immobilière
- Accessibilité : saturation des accès routiers
- Acceptation fréquente des travaux de mise aux normes mais refus de l'augmentation du nombre de vol notamment pour transport de fret
- Demande fréquente d'absence de vol de nuit (expression de couvre-feu reprise dans la majorité des contributions)
- Absence d'information du public

Contrôles dossier et registre :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : Vérifié → dossier complet

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : sans objet (1^{ère} permanence)

Divers :

**Le lundi 10 janvier 2022 de 13h30 à 17h30 - CE : JM Dumortier
Mairie de PONT A MARCQ**

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : Présent, affichée sur la porte vitrée permettant d'accéder à la mairie.

Autre publicité : Sur le site Internet de la commune de Pont à Marcq
Sur le panneau d'affichage lumineux près de la mairie.

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 2

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 0

Nombre d'observations déposées : 0

Thématiques des observations :

Contrôles dossier et registre :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : Vérifié → dossier complet

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : Sans objet (1^{ère} permanence)

Divers :

Les deux personnes qui se sont présentées à cette permanence du lundi 10 janvier 2022 entre 13H30 et 17H30 souhaitent recueillir des éléments d'information avant de remettre prochainement leurs contributions soit sur le registre papier soit sur le registre dématérialisé.

**Le mercredi 12 janvier 2022 de 9h00 à 12h00 - CE : JM Dumortier
Mairie d'AVELIN**

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : Affichage sur la porte vitrée d'accès à la mairie

Autre publicité : Sur le site internet et sur la page Facebook de la commune d'Avelin

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 3

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 1

Nombre d'observations déposées : 1

Thématiques des observations :

– Nuisances sonores impactant la santé des populations « survolées »

- Non-respect des trajectoires établies
- Acceptation des travaux de mise aux normes mais inquiétude quant à l'augmentation du nombre de vol notamment pour transport de fret
- Demande d'absence de vol de nuit

Contrôles dossier et registre :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : Vérifié → complet
Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : Sans objet (première permanence)

Remarque : Aucune observation portée sur le registre depuis le début de l'enquête le 10 janvier 2022.

Divers :

**Le mercredi 12 janvier 2022. De 14 h00 à 17 h00 - CE : Christian Lebon
Mairie de FRETIN**

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : présent

Autre publicité : site internet communal

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 2

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre :

Nombre d'observations déposées : 1 oralement

Thématiques des observations :

Compréhension du projet dans son ensemble et agriculture (devenir des parcelles à proximité de l'aéroport)

1 - demande d'explication générale sur le projet

2 - s'interroge sur le devenir des terres agricoles acquises par la SMALIM et sa parcelle jouxtant ces dernières à Avelin

Contrôles :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : vérifié et visé : complet

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : aucune observation depuis l'ouverture d'enquête le 10 janvier 2022

Divers :

**Le jeudi 13 janvier 2022 de 13h30 à 16h45 - CE : F. YOYOTTE
Mairie d'ANSTAING**

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : vérifié

Autre publicité : document de présentation ADL

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 1

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 0

Nombre d'observations déposées : 0

Thématiques des observations :

Contrôles :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : vérifié

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : 0

Divers :

Information par le commissaire enquêteur d'une visiteuse concernant les survols de la commune de Louvil : les trajectoires actuelles vers l'est (cartographiées dans l'étude acoustique annexée à l'étude d'impact) mais aussi sur l'éventualité de leur évolution (cf groupe de travail en cours de la CCE de l'aéroport comme évoqué dans le rapport post concertation)

Le samedi 15 janvier 2022 de 9h00 à 12h00 - CE : JM Dumortier
Mairie de SECLIN

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : Présent, à l'extérieur, sur le panneau d'affichage près de l'accès à la mairie.

Autre publicité : Sur le site Internet et la page Facebook de la ville de Seclin.
Plaquettes de 8 pages de présentation du projet

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 3 (ces 3 visites avaient pour objet le recueil d'informations avant la rédaction d'une contribution sur le registre dématérialisé)

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 0

Nombre d'observations déposées : 0

Thématiques des observations :

Contrôles dossier et registre :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : Vérifié → dossier

complet

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : une seule observation a été portée sur le registre depuis la permanence du 10 janvier 2022.

Divers :

**Le lundi 17 janvier 2022 de 13H h30 à 17 h00 - CE : Christian Lebon
Mairie de VENDEVILLE**

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : présent mais non visible de l'extérieur, demande faite de repositionnement

Autre publicité :

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 2

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 3 documents (seront également mis en ligne sur le registre dématérialisé ultérieurement)

Nombre d'observations déposées : 2 oralement

Thématiques des observations :

1- premier visiteur : demande de solutions aux nuisances de survol de l'aviation légère et des exercices de stop and go ainsi que dénonciation de la non réactivité du système de signalement des incidents de nuisance par les riverains.

2 - deuxième visiteur : divers thèmes : champs captant et pollution au décollage, accès à la plateforme et transports en commun (métro en extension depuis les 4 cantons, par ex), problèmes potentiels en cas de fortes intempéries engendrant l'écrêtement des eaux du nouveau système projeté de traitement des EP, que se passe-t-il en cas de d'incident au décollage ou atterrissage (vidange du carburant ?)

Contrôles :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : vérifié et visé : complet

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : aucune observation depuis l'ouverture d'enquête le 10 janvier 2022

Divers :

**Le mardi 18 janvier 2022. De 14H h00 à 17 h00 - CE : Christian Lebon
Mairie de LESQUIN**

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : présent en extérieur et en intérieur

Autre publicité : site internet communal

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 3

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : document de 4 pages

Nombre d'observations déposées : 2

Thématiques des observations :

Contributeur 1 : propositions techniques relatives à un aéroport jugé inadapté aux réalités du trafic aérien à développer, projet orienté vers le confort de l'amélioration en décalage avec le fond de l'aérien

Contributeur 2 : considérations environnementales et d'accès (routes)

Contrôles :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : vérifié : complet

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : aucune observation depuis le 10 janvier

Divers :

Visite d'une journaliste de la voix du nord au cours de la permanence

Relevé de 2 visiteurs hors permanence les 14 et 17 janvier sans dépôt de contribution

Le mercredi 19 janvier 2022 de 8h30 à 12h00 - CE : JM Dumortier
Mairie d'AVELIN

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : Affichage sur la porte vitrée d'accès à la mairie

Autre publicité : Sur le site internet et sur la page Facebook de la commune d'Avelin

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 2

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 1

Nombre d'observations déposées : 1

Thématiques des observations :

- Impacts sur les oiseaux
- Impacts sur les champs captant
- Nuisances sonores

Contrôles dossier et registre :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : Vérifié → complet

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : Aucune contribution n'a été déposée sur le registre depuis la permanence du 12 janvier 2022

Divers : La seconde personne s'étant déplacée à cette permanence du 19 janvier à Avelin souhaitait obtenir des précisions sur le contenu du dossier d'enquête avant de déposer sa contribution sur le registre lors de la prochaine permanence du commissaire enquêteur.

**Le mercredi 19 janvier 2022 de 9h00 à 13h00 - CE : F.YOYOTTE
LILLE Hôtel de ville**

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : oui

Autre publicité : plaquettes enquête publique disponibles

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 1

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 0

Nombre d'observations déposées : 0

Thématiques des observations :

Le visiteur déposera ses observations sur Registre Numérique.

Thème : vélo → intérêt pour la continuité des pistes cyclables aux abords de l'emprise aéroportuaire et un véritable stationnement vélo près de l'aérogare (couverture et protection contre le vol)

Contrôles :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : vérifié

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : 0

Divers :

**Le mercredi 19 janvier 2022 de 13h30 à 17h30 - CE : JM Dumortier
Mairie de PONT A MARCQ**

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : Présent, affichée sur la porte vitrée permettant d'accéder à la mairie.

Autre publicité : Sur le site Internet de la commune de Pont à Marcq
Sur le panneau d'affichage lumineux près de la mairie.

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 1

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 0

Nombre d'observations déposées : 0

Thématiques des observations :

Contrôles dossier et registre :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : Vérifié → dossier complet

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : aucune observation n'a été portée sur le registre depuis la permanence du 10 janvier 2022 (début de l'enquête)

Divers : La personne s'étant déplacée à cette permanence du 19 janvier à Pont à Marcq souhaitait obtenir des précisions sur le contenu du dossier d'enquête avant de déposer sa contribution sur le registre numérique

**Le samedi 22 janvier 2022 de 8h30 à 12h00 - CE : F. YOYOTTE
Mairie de TEMPLEMARS**

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : en mairie.

Autre publicité : plaquettes présentation enquête publique

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 10 (dont le maire).

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 2

- Une lettre déposée en mairie le 21 janvier (jointe au présent compte-rendu) annexée sous le n°3 au registre
- Une contribution d'un collectif « Templemars survolé » déposée lors de la permanence et annexée à la contribution n°6

Nombre d'observations déposées : 6 dont 4 (y compris n°3) lors de la permanence

Thématiques des observations :

Bruit (notamment nocturne), non-respect des trajectoires,

Champs captants,

Proximité offre aéroports internationaux

Taxiway à rallonger jusqu'au seuil 26 de la piste principale

Contrôles :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : oui

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : 0

Divers :

Le registre a fait l'objet d'un « contrôle PUBLILEGAL » le 20 janvier 2022 qui y a apposé son cachet (après les observations notées à cette date et au dos des 2 documents annexés).

Entretien avec le Maire de Templemars (vice-président du SIVOM) qui me fait part oralement de ses premières réflexions et me précise son intention de déposer une contribution (le conseil municipal ne pourra se réunir avant mars).

**Le lundi 24 janvier 2022 de 13H h30 à 17 h00 - CE : Christian Lebon
Mairie de VENDEVILLE**

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : présent visible de l'extérieur

Autre publicité :

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 1

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 0

Nombre d'observations déposées : 0

Thématiques des observations :

Contrôles :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : vérifié : complet

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : Observation (4 pages) déposée par M Kolfenter pilote de ligne habitant Vendeville. Les thématiques : absence d'un taxiway à la longueur adaptée à la piste principale et qui permettrait, si complété, de réaliser des décollages moins perturbants pour les riverains.

Identique au document déposé le 18 janvier lors de la permanence de Lesquin par le même contributeur

Divers : 1 visiteur de Bouvines pour consultation du dossier

**Le jeudi 27 janvier 2022 de 14h00 à 16h30 - CE : JM Dumortier
Mairie d'AVELIN**

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : Affichage sur la porte vitrée d'accès à la mairie

Autre publicité : Sur le site internet et sur la page Facebook de la commune d'Avelin

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 2

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 1

Nombre d'observations déposées : 1

Thématiques des observations :

- Accès à l'aéroport
- Parkings
- Nuisances sonores

Contrôles dossier et registre :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : *Vérifié → complet*

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : Aucune contribution n'a été déposée sur le registre depuis la permanence du 19 janvier 2022

Divers :

La première personne s'étant déplacée à cette permanence du 27 janvier à Avelin souhaitait obtenir des précisions sur le contenu du dossier d'enquête avant de déposer sa contribution sur le registre dématérialisé.

**Le lundi 31 janvier 2022 de 14h00 à 17 h00 - CE : Christian Lebon
Mairie de FRETIN**

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : présent visible de l'extérieur

Autre publicité :

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 3

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 0

Nombre d'observations déposées :

Thématiques des observations :

- trajectoires au-dessus de TEMPLEUVE
- nombre de mouvements en 1996 ?
- population des communes impactées en 1996/ à la même population en 2021
- aménagement et croissance sont-ils « inscrits » dans contrat de concession ?
- conséquence pour ce contrat si pas d'aménagement ?
- prolongation du taxiway de la piste ppale
- emprise aéroport augmentée ? quelle est l'artificialisation exacte ?

- qui surveille les trajectoires ?
- limitation sonore-plafonnement du nombre des mouvements.
- projet et objectifs de la stratégie national bas carbone - le zéro artificialisation et la loi en compensant par renaturation

Contrôles :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : vérifié : complet

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence :

Divers :

Le mardi 1^{er} février 2022 de 9h00 à 12h00 - CE : JM Dumortier
Mairie de PONT A MARCQ

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : Présent, affichée sur la porte vitrée permettant d'accéder à la mairie.

Autre publicité : Sur le site Internet de la commune de Pont à Marcq
Sur le panneau d'affichage lumineux près de la mairie.

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 1

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 0

Nombre d'observations déposées : 0

Thématiques des observations :

Sur la contribution déposée entre les deux permanences :

- Avis favorable à la modernisation de l'aéroport
- Instauration d'un couvre-feu 22H / 6H

De la Présidente de l'Association de Défense contre les Nuisances Aériennes de l'Aéroport de Lille Lesquin (ADNA2L) qui s'est rendu à cette permanence (qui seront reprises dans sa contribution qui sera déposé sur le registre numérique :

- Trajectoires
- Nuisances sonores
- Développement du trafic aérien
- Trafic routier

Contrôles dossier et registre :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : Vérifié → dossier complet

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : Une contribution a été déposé depuis la permanence du 19 janvier. Il s'agit d'une motion, en date du 18 janvier 2022, du Conseil Municipal de la

commune de COBRIEUX déposée le 27 janvier 2022 sur le registre.

Divers :

**Le jeudi 3 février 2022 de 13H30 à 17H00 - CE : C. LEBON
Mairie de VENDEVILLE**

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : présent, visible de l'extérieur

Autre publicité :

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 2

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 0

Nombre d'observations déposées : 3

Thématiques des observations :

- L'augmentation du trafic va-t-elle engendrer création de nouveaux « couloirs aériens »
- Question et inquiétude relatives à la protection des champs captant
- Inquiétude sur l'augmentation de la pollution de l'air

Contrôles :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : vérifié : complet

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : aucune contribution entre les deux permanences.

Divers :

**Le vendredi 04 février 2022 de 14Hh00 à 17h00 - CE : Christian Lebon
Mairie de FRETIN**

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : présent visible de l'extérieur

Autre publicité :

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 8

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 2

Nombre d'observations déposées : 2

Thématiques des observations :

-questionnement au CE sur le projet par 6 visiteurs

- 2 visiteurs déposent 2 documents (groupes politiques)
- trajectoires
- crainte de l'augmentation de trafic développement du fret

Contrôles :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : vérifié complet

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : aucune contribution entre deux permanences.

Divers :

**Le samedi 05/02/2022 de 8h30 à 11h45 - CE : F. YOYOTTE
Mairie d'ANSTAINC**

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : vérifié

Autre publicité : plaquettes

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 0

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 0

Nombre d'observations déposées : 0

Thématiques des observations :

Contrôles :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : Vérifié

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : 0

Divers :

Echanges avec le Maire qui prévoit une prochaine délibération

**Le mercredi 09/02/2022 de 8h30 à 11h45 - CE : F. YOYOTTE
Mairie d'ANSTAINC**

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : vérifié

Autre publicité : plaquettes de l'enquête disponibles

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 2 (de Camphin et de Gruson)

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre :
Nombre d'observations déposées : 1

Thématiques des observations :

Miser sur les transports propres, réseau ferré local alternatif à la voiture,
Mauvaise desserte de Lesquin
Le train, alternative à l'aérien

Contrôles :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : vérifié
Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : vérifié →0

Divers :

Le 2^e visiteur va déposer sa contribution sur le site de l'enquête

Le mercredi 09/02/2022 de 14h00 à 17h00 - CE : F. YOYOTTE
Mairie de TEMPLEMARS

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : vérifié en mairie.
Autre publicité :

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 12 (dont le Maire qui prévoit désormais une délibération de son conseil municipal le 24 février)

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 2

Deux lettres déposées en mairie le 26 janvier et le 4 février annexées sous les n°17 et 18 au registre

Nombre d'observations déposées : 31 dont 15 lors de la permanence (y compris n°17 et 18, et celle du Maire à titre personnel sous le n°31)

Thématiques des observations :

Bruit (notamment nocturne), non-respect des trajectoires,
Champs captant, Proximité offre aéroports internationaux
Accès routiers déjà saturés
Pollution de l'air

3 pétitions déposées par le collectif « les survolés de Templemars » :

- Couvre-feu a minima 23h-6h (233 signatures)
- Des trajectoires est-ouest imposées évitant au maximum les zones urbanisées et définies en concertation avec les communes riveraines (243 signatures)
- Non au projet d'agrandissement de l'aéroport entraînant une forte augmentation du trafic aérien (232 signatures)

Contrôles :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : oui

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : 10 entre le 22/01 (précédente permanence) et le 09/02 matin (du n°6 au n°15)

Divers :

PJ : copie du registre (hors lettres annexées)

**Le lundi 14 février 2022. De 14h00 à 17h00 - CE : Christian Lebon
Mairie de LESQUIN**

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : présent visible de l'extérieur : arrêtés des 13 décembre 2021 et 10 février 2022

Autre publicité : site internet

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 4

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 1
(délibération du CM de Lesquin)

Nombre d'observations déposées : 6

Thématiques des observations :

-questionnement général : 3 visiteurs

-pistes cyclables autour de la plate-forme à créer et signalement de zones de déchets en périphérie à nettoyer

Contrôles :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : vérifié complet

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence :

1/ dépôt du mémoire du collectif des « survolés »

2/ courrier adressé au Pt par M et Mme DELECOURT de Seclin daté du 5 /02/22

3 / courrier adressé au Pt par Mme Van Anne de Wattignies daté du 02/02/22

Divers :

Visite journaliste et photographe du « Monde »

**Le lundi 14/02/2022 de 14h00 à 17h00 - CE : F.YOYOTTE
LILLE Hôtel de ville**

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : oui, y compris avis prolongation
Autre publicité : plaquettes

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 7 (habitants de Fretin, Lille-sud, Cobrieu et Avelin)

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 0.

Nombre d'observations déposées : 0

Thématiques des observations (orales, les intéressés ayant déjà ou s'apprêtant à déposer des observations sur registre numérique) :

Rapport CRC (coût des travaux mise aux normes très inférieur), taxiway, accotements piste principale pour avions catégorie D et E, risque de fret de nuit, hypothèses trafic contestées, impact bruit Cobrieu, Avelin, Fretin hors PEB mais impacté, singularité des trajectoires de l'aéroport de Lille (virages sud avec passage au-dessus des zones urbanisées, quid de l'étude de l'impact environnemental de ces trajectoires à la demande du maire de Péronne en Mélantois), groupes électrogènes en façade sud aérogare (problème sûreté ?), impact économique (doutes sur les retombées locales hors emplois directs et indirects, dégazage avions zone Houplin-Ancoisne

Contrôles :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : vérifié

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : 0

Divers :

Délibération défavorable du conseil municipal de Lille

Le lundi 14 février 2022 de 13h30 à 17h00 - CE : JM Dumortier
Mairie de SECLIN

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : les documents initiaux étaient présents, à l'extérieur, sur le panneau d'affichage. Cependant, je n'ai pas vu l'arrêté et l'avis de prolongation d'enquête. Mon interlocutrice de la mairie m'a indiqué dès le lendemain que ces documents furent effectivement affichés le 14 février à 17H30.

Autre publicité : Site Internet et la page Facebook de la ville de Seclin.
Plaquettes de 8 pages de présentation du projet

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 25

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 3

Nombre d'observations déposées : 10

Thématiques des observations :

- Hypothèses de développement futur de l'aéroport remises en cause
- Arrivées probables d'avions de plus grande taille (catégorie E)
- Saturation de réseau routier de desserte
- Développement, non mentionné dans l'étude, du trafic aérien lié au fret
- Remise en cause des valeurs annoncées dans l'étude en matière d'emploi
- Augmentation des nuisances sonores affectant la santé des populations survolées
- Demande l'instauration d'un couvre-feu (avec des durées différentes selon les contributions)
- Protection de la nappe phréatique (champs captant), incidence des sondages géothermiques
- Plan de Gêne Sonre insuffisant quant aux aides financières octroyées et s'appliquant à peu d'habitations affectées par les nuisances sonores
- Trajectoires insuffisamment respectées et absence de pénalités lors du non-respect des trajectoires définies

Contrôles dossier et registre :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : Vérifié → dossier complet

Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : 11 contributions ont été portées sur le registre depuis la permanence du 15 janvier (sans compter celles inscrites lors de la permanence du 14 février).

Divers :

Les associations « Le Comité du quartier de Burgault » et « l'Association Lorival », toutes deux de Seclin et représentées par plusieurs de leurs membres, ont déposé chacun une contribution, quasi identique, jointe au registre (papier) d'enquête .

**Le vendredi 18 février 2022, 14Hh00 à 17h00 - CE : Jean-Marc Dumortier
Mairie de FRETIN**

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : avis d'enquête (initial et prolongation) présent visible de l'extérieur

Autre publicité : plaquettes relatives au projet de modernisation de l'aéroport présentes dans le hall de la mairie

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 0

Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 0

Nombre d'observations déposées : 0

Thématiques des observations :

Contrôles :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : vérifié complet
Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : depuis la dernière permanence (le 4 février 2022), une contribution a été déposée dans le registre. Plusieurs personnes seraient venues consulter le dossier pour ensuite déposer une contribution sur le registre numérique

Divers :

**Le mercredi 23 février 2022. De 14h00 à 17h00 - CE : Christian Lebon
Mairie de LESQUIN**

Contrôle de l'affichage :

Affichage réglementaire : présent visible de l'extérieur : arrêtés des 13 décembre 2021 et 10 février 2022
Autre publicité : site internet

Déroulement de la permanence :

Nombre de visiteurs reçus : 0
Nombre de courriers ou documents reçus à annexer au registre : 0
Nombre d'observations déposées : 0

Thématiques des observations :

Contrôles :

Vérification de la présence de toutes les pièces du dossier : vérifié complet
Vérification sur le registre papier des observations portées depuis la dernière permanence : courrier adressé au Pt par Mme Ophélie Gerard de SECLIN daté du 14/02/22

Divers :

Visite interview filmée pour travaux destinés à un mémoire à usage interne (2 élèves de l'Esj de Lille)

PERMANENCE TÉLÉPHONIQUE

Le lundi 17 janvier 2022 de 8h00 à 12h00 - CE : F.YOYOTTE

Déroulement de la permanence téléphonique :

Nombre des permanences confirmées : 3 (sur 4 contacts).
Nombre d'appels effectifs : 3
Nombre d'observations déposées par le commissaire enquêteur pour ses interlocuteurs : 0

Thématiques des observations : sans objet

Résumé des échanges avec les interlocuteurs :

N°	Heure appel	Demande de l'interlocuteur téléphonique	Réponse donnée par le commissaire enquêteur
1	8h00	Particulier Souhaite déposer observation favorable au projet tout en comprenant l'urgence écologique.	Invitation à utiliser l'onglet « Dépôt de contribution » dans le registre numérique (dépôt effectif par l'appelante à 8h21)
2	9h05 (après 3 appels infructueux)	Adjointe au maire - Demande précision sur impact du projet sur la commune de Bourghelles	. Invitation à consulter la pièce B-étude d'impact-annexes partie 4 : cartes de bruit, notamment à l'horizon 2039 (plan n°32, 33, 39 quater) . Explications sur Lden et Ln . Information sur processus décision après enquête
3	11h40	Collectif défavorable à l'augmentation du trafic. Demande de <u>savoir si</u> . Certains thèmes seraient hors sujet (bruit, trafic routier,) avant de s'atteler à l'étude approfondie du dossier. . La commission d'enquête hiérarchise les contributions (particuliers, associations, communes)	. Les thèmes évoqués sont déjà mentionnés dans l'étude d'impact : la libre expression sur ces thèmes comme sur d'autres est de mise ; . Le but de l'enquête est de permettre à l'ensemble du public (particuliers, associations, collectivités, ...) de s'exprimer. La commission d'enquête établira ses propres conclusions motivées, après avoir pris connaissance de l'ensemble des contributions et délibérations qui lui parviendront.

Divers :

PERMANENCE TÉLÉPHONIQUE

Le vendredi 21 janvier 2022 de 12h00 à 15h00 - CE : Christian LEBON

Déroulement de la télé permanence :

Nombre des permanences confirmées : 4.

Nombre d'appels effectifs : 4

Nombre d'observations déposées par le commissaire enquêteur pour ses interlocuteurs : 3

Thématiques des observations :

Avis favorable au projet complété par création ultérieure d'hôtels de bon standing à proximité

Proposition d'améliorer la déserte par extension du métro 4 cantons

Demande d'amélioration de l'offre en destinations régionales difficiles d'accès à

partir de Lille (exemple Clermont-Ferrand)

Inquiétude au regard de la décorrélation entre augmentation trafic et nombre de vol sur fond de nuisance sonore,

Gel ou couvre-feu nocturne

Divers : La dernière intervenante s'est présentée en qualité de journaliste correspondante du « Monde » préparant un article sur les réactions aux projets aéroportuaires régionaux.

L'entretien concernait des généralités relatives à l'enquête et aux opposants au projet. Pas de contribution à l'enquête

PERMANENCE TÉLÉPHONIQUE

Le lundi 31 janvier 2022 de 12h00 à 15h00 - CE : Jean-Marc DUMORTIER

Déroulement de la télé permanence :

Nombre des permanences confirmées : 1 et 1 resté en attente de confirmation.

Nombre d'appels effectifs : 2

Nombre d'observations déposées par le commissaire enquêteur pour ses interlocuteurs : 2

Thématiques principales des observations :

- Nuisances sonores
- Pollution atmosphérique et gaz à effet de serre (GES)
- Trajectoires peu respectées et de plus, des trajectoires récemment modifiées impactant la zone où habite le contribuable
- Problème d'encombrement du réseau routier traversant les agglomérations voisines de l'aéroport (consécutif à l'encombrement autoroutier et l'embolisation du réseau périphérique à la plateforme)
- Trajectoires à réétudier
- Demande la mise en œuvre d'un couvre-feu pour interdire les vols de nuit
- L'usage de l'avion doit être remplacé par celui du train qu'il conviendrait de développer

Divers :

Pour cette permanence téléphonique, le premier contribuable n'ayant pas confirmé son appel téléphonique, j'ai pris l'initiative de le contacter directement pour recueillir sa contribution.

10 -5 -la clôture de la consultation et le procès-verbal de synthèse

-La consultation a été clôturée le 1 mars à 17h.

Le recueil des registres d'enquête a été effectué par les membres de la commission et les

registres clôturés par le président.

-Le procès-verbal de synthèse été rédigé en réunion de commission le 2 mars 2022 et notifié au porteur du projet en notification commentée le 3 mars 2022 soit dans les délais réglementaires (« dans la huitaine suivant la clôture »).

Le procès-verbal de synthèse est annexé, en document séparé, à la présente partie 1 : « rapport. »

10 -6 - le mémoire en réponse du porteur du projet

La date limite réglementaire de son dépôt était fixée au 18 mars 2022.

Le mémoire en réponse a été remis à la commission d'enquête le 17 mars 2022.

Ce document et les avis de la commission y afférent sont également annexés au présent document N 1 : « rapport ».

XI – La conclusion du rapport et l'environnement de l'enquête

L'enquête publique ouverte par arrêté en date du 13 décembre 2021 de Monsieur le préfet du Nord (et prolongée par arrêté de Monsieur le préfet du 10 février 2022) s'est déroulée du 10 janvier 2022- 9h au 1 mars 2022- 17h, soit 52 jours, sans incident notable, dans de bonnes conditions d'organisation et de déroulement et dans un contexte de vigilance sanitaire accrue (vague virale Omicron) mais dont les conséquences n'ont généré aucun impact négatif significatif à son exécution.

Il convient de mettre en exergue la coopération apportée aux travaux de la commission, par les services du porteur du projet. Cette dernière a été de qualité, tant au niveau de la logistique, que de la fréquence proposée des rencontres de concertation sur le projet, de la qualité des interventions, des réponses apportées aux questionnements de la commission, ainsi que des moyens déployés pour assurer le bon déroulement réglementaire de la consultation.

La commission a également observé que les moyens mis en œuvre par l'Autorité Administrative Organisatrice (DDTM59-Police de l'eau) et le Maître d'Ouvrage (ADL SAS) pour l'information et les voies mises à disposition du public pour permettre la formulation des contributions, ont été complets et efficaces (permanences en présentiel, téléphoniques, contributions numériques, épistolaires) et adaptés à l'environnement spécifique de cette enquête publique.

Les questionnements de la commission sur le projet de « demande d'Autorisation Environnementale et de permis de construire concernant le projet de « modernisation de l'aéroport de Lille » présenté à l'enquête publique, sur les contributions du public (remarques et propositions) ainsi que sur celles émanant des entités consultées, et les

réponses apportées par le Maître d'Ouvrage dans son mémoire, ont contribué à l'élaboration du document « avis et conclusions motivées » N2 distinct du présent rapport.

Toutefois, Il convient de noter quelques éléments spécifiques et une problématique liée à la présente enquête publique.

- L'enquête se positionne chronologiquement au début d'une période de reprise progressive de l'activité aéroportuaire succédant à une longue période de quasi-inactivité du secteur aérien due à la crise sanitaire européenne et nationale, laquelle a généré une situation de « trêve du ressenti des nuisances » nettement perçue par la population riveraine de la plate-forme aéroportuaire.

Malgré une reprise modérée en cours depuis le printemps 2021 (trafic global pour 2021 correspondant à 53-55% % de celui de 2019 et estimé à 80% fin 2022), cette situation de contraste semble avoir contribué à centrer les contributions des riverains autant sur les nuisances préalables existantes (nuisances sonores et trajectoires) que sur le projet lui-même, malgré son caractère factuellement déconnecté de la situation connue jusqu'en 2019 (dernier exercice avant pandémie).

- À cet égard la présente enquête publique semble avoir constitué, pour les riverains, une opportunité d'interpellation des autorités et collectivités aux fins d'évoquer des thématiques, remarques et assertions (indépendamment de leur nature ou du caractère de leur légitimité potentielle) afférentes à des événements préexistants au projet et réactivés par les craintes suscitées par ce dernier.

Ainsi ont été évoqués par les contributeurs, la mise en exergue des nuisances actuellement constatées, imputées à l'activité aérienne de l'aéroport, ou des demandes d'indemnisation, et de sanctions à prendre en cas de manquement aux règles de navigation aérienne.

Cette opportunité saisie, a généré une forte mobilisation des associations locales (traduire notamment dans la consultation par le dépôt de nombreux « mémoires » et relatée par les médias régionaux.

- Enfin la commission fait le constat que le porteur du projet maître d'ouvrage ,en sa qualité de concessionnaire délégataire de service public , ne détient pas la capacité décisionnelle dans de nombreux domaines potentiellement impactés ou concernés par le présent projet (évolution du législatif et du réglementaire national et préfectoral, politique générale de planification régionale des transports en commun, des infrastructures d'accès direct, du réseau routier, des règles de navigation aérienne et du choix des trajectoires, de la conception des plans de protection des populations concernées par les nuisance.).

A Lesquin le 1^{er} avril 2022

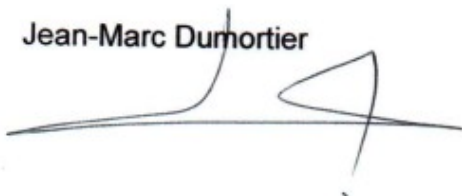
Le président de la commission

Christian Lebon

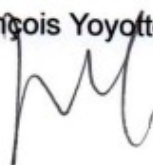


Les membres titulaires de la commission

Jean-Marc Dumortier



François Yoyotte



Documents joints au présent rapport :

XII : DOCUMENT UNIQUE : PV de SYNTHÈSE - MEMOIRE EN REPONSE – AVIS DE LA COMMISSION

- Pièces jointes :**
- 1 - Contributions registre numérique**
 - 2 - Contributions papier**

XIII : ANNEXES ADMINISTRATIVES

- ARRETE PREFECTORAL DU 13 DECEMBRE 2021 D'OUVERTURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE
- DEMANDE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE POUR LA PROLONGATION D'ENQUÊTE
- ARRETE PREFECTORAL DU 12 FEVRIER 2022 DE PROLONGATION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
- COURRIER DE RÉPONSE (ET SA TRADUCTION) DU GOUVERNEMENT FLAMAND SUITE À SA SAISIE AU SUJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE
- AVIS D'ENQUETE (Avis initial et Avis de prolongation)
- DECISION DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LILLE
- COMPTES-RENDUS DES REUNIONS AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE
- COMPTES-RENDUS DES REUNIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE
- LETTRE DE NOTIFICATION DU PROCES-VERBAL DE SYNTHÈSE
- INSERTIONS REGLEMENTAIRES DANS LA PRESSE
- DESCRIPTION PHYSIQUE DU DOSSIER D'ENQUETE
- CERTIFICATION DES AFFICHAGES ET DE PRESENCE DU DOSSIER
- AVIS DES COMMUNES ET DES E.P.C.I