

AEROPORT DE LILLE SAS

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Dossier de concertation







# Sommaire

Le mot du directeur d'ADL	2
Présentation du rôle du garant dans la concertation préalable	4
Le projet en bref	6
<b>La concertation préalable</b>	<b>10</b>
Les objectifs de la concertation	12
Les modalités de la concertation	13
Les suites de la concertation	15
<b>Pourquoi moderniser l'aéroport de Lille ?</b>	<b>16</b>
L'aéroport de Lille-Lesquin aujourd'hui	17
Adapter l'aéroport aux évolutions réglementaires	19
Améliorer les conditions d'accueil des passagers pour accompagner le développement de la Région Hauts de France et de la Métropole Européenne de Lille	19
Proposer des destinations adaptées aux besoins des habitants de la Région et de la Métropole	25
<b>Comment moderniser l'aéroport ?</b>	<b>28</b>
Les opérations de modernisation	30
L'amélioration de la desserte	40
La mise en œuvre du projet	44
<b>Les enjeux du projet pour le territoire</b>	<b>46</b>
Les enjeux socio-économiques	47
Les impacts potentiels du projet sur l'environnement humain	49
Les impacts potentiels du projet sur l'environnement naturel	53
Les impacts potentiels du projet en phase travaux	57
L'évaluation environnementale	58
Glossaire	61

---

# Le mot du directeur d'ADL



*Marc André Gennart  
Directeur général  
d'Aéroport de Lille SAS*

Aéroport de Lille SAS s'est vu confier la gestion de l'aéroport de Lille au 1er janvier 2020 par les collectivités locales qui, à travers le SMALIM (Syndicat Mixte des Aéroports de Lille-Lesquin et de Merville)<sup>1</sup> l'ont missionné pour moderniser l'aéroport afin de conforter sa dimension internationale, au cœur de la Métropole de Lille et de la Région Hauts-de-France.

Nous concevons ce projet pour et donc avec le public, sous le contrôle du SMALIM, autorité délégante du service public aéroportuaire, qui s'est déjà exprimé sur le projet architectural ainsi que sur l'avant-projet sommaire de réhabilitation et d'extension de l'aérogare existante. Alors même que le projet n'y était pas réglementairement soumis, nous avons décidé d'organiser une concertation préalable afin de discuter, le plus en amont possible et avec l'ensemble des publics concernés, des objectifs de notre projet, de ses principales caractéristiques et de ses effets pour le territoire et ses habitants.

Nous sommes conscients des difficultés rencontrées actuellement par le secteur aérien, notamment suite à la crise sanitaire de la Covid-19. Partout, les prévisions de trafic sont revues à la baisse et le transport aérien fait face à une crise de légitimité. Aéroport de Lille SAS, au même titre que l'ensemble des acteurs du secteur, s'attache à développer des solutions adaptées aux attentes des usagers et des populations concernées.

---

<sup>1</sup> Le SMALIM compte trois membres : La Région des Hauts-de-France, La Métropole Européenne de Lille et la Communauté de communes Flandre Lys.





**J'ai demandé aux équipes d'Aéroport de Lille SAS de venir à votre rencontre avant tout pour vous écouter, dans un état d'esprit ouvert et constructif.**



Les recommandations issues de la Convention citoyenne pour le climat sont également regardées de près par le maître d'ouvrage, qui entend réaliser un projet en adéquation avec les décisions gouvernementales. La concertation préalable représente ainsi une opportunité de façonner le projet de modernisation de l'aéroport au regard de ces actualités, et en adéquation avec les besoins du territoire.

Pour mener à bien cette concertation, il nous a semblé indispensable de solliciter l'accompagnement de la Commission nationale du débat public (CNDP), à travers la présence d'un garant qu'elle a désigné le 3 juin dernier. Tiers indépendant, il intervient pour nous aider à concevoir un dispositif qui permette d'informer le public dans les meilleures conditions et qui favorise une expression la plus large possible. Il accompagnera tant le maître d'ouvrage que le public tout au long de la concertation pour faciliter nos échanges, notamment en s'assurant de la qualité et de la complétude de l'information transmise et des conditions dans lesquelles les participants peuvent contribuer.

Nous attendons de cette concertation qu'elle nous permette de partager les enjeux du projet et de définir ensemble les mesures d'accompagnement et de suivi dans les prochaines étapes. J'ai demandé aux équipes d'Aéroport de Lille SAS de venir à votre rencontre avant tout pour vous écouter, dans un état d'esprit ouvert et constructif, afin d'améliorer ce projet de modernisation de l'aéroport.

Marc-André Gennart,  
*Directeur général d'Aéroport de Lille SAS*

# Présentation du rôle du garant dans la concertation préalable

## 1/ LA CONCERTATION PRÉALABLE

La concertation préalable, objet du présent dossier, est une procédure relevant du Code de l'environnement (article L.121-15-1 et suivants). Elle est mise en place et organisée par Aéroport de Lille SAS qui a demandé la nomination d'un garant le 20 mai 2020 à la Commission nationale du débat public (CNDP). Cette autorité administrative indépendante est chargée de veiller au respect de l'information et de la participation du public aux décisions ayant un impact significatif sur l'environnement. La CNDP a désigné, par décision 2020 / 70 / Aéroport de Lille-Lesquin / 1 du 3 juin 2020, M. Laurent Demolins pour veiller à la qualité des informations diffusées au public et bon déroulement de la concertation.

La concertation préalable est un dispositif participatif dont l'objectif vise à recueillir l'ensemble des avis des parties prenantes et/ou du grand public sur un projet avant que la décision ne soit prise. Elle permet de cartographier les arguments et vise notamment à prendre en considération les préoccupations du public en vue d'y apporter des réponses complètes et sincères. Si le maître d'ouvrage reste libre de sa décision finale, il s'engage néanmoins à motiver et à l'expliquer au regard des arguments exprimés lors de la concertation.

La présente concertation vise à associer le public sur une durée de sept semaines à l'élaboration du projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin.

## 2/ LES GARANTIES OFFERTES PAR LE GARANT

Le garant est un acteur à part entière du processus de concertation. Il intervient auprès du maître d'ouvrage afin de rendre le processus de concertation complet et compatible avec les standards de la CNDP. À ce titre, il garantit :

- Les modalités de participation du public (le calendrier permettant la participation la plus large et continue du public, les rencontres publiques, les outils de participation, etc.) ;
- La qualité, l'intelligibilité et la sincérité des informations diffusées ;
- Le contenu et la qualité des outils d'information et de communication ;
- Les caractéristiques et la pertinence des outils d'expression du public ;
- La possibilité pour le public de poser des questions ;
- La possibilité d'exprimer des points de vue structurés sur le projet et que ces points de vue soient pris en compte ;
- Le respect des principes et valeurs d'une démarche de concertation du public.

En outre, le garant s'assure que des réponses appropriées aux questions posées par le public sont apportées par le maître d'ouvrage.

Faisant preuve de neutralité et tenu par un droit de réserve vis-à-vis du projet, indépendant du maître d'ouvrage comme des pouvoirs publics ou du public, il garantit l'égalité de traitement des participants (l'équivalence des participants

quel que soit le statut des participants ou leurs opinions), veille à l'argumentation des prises de décision de chacun, à la transparence et à l'honnêteté des parties prenantes de la concertation.

À l'issue de la concertation, le garant établit un bilan comportant une synthèse des observations et propositions présentées. Ce bilan est rendu public par le maître d'ouvrage dans le mois qui suit la clôture de la concertation préalable. Il est joint au dossier d'enquête publique.

### **3/ CHARTE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DE LA CNDP**

Le rôle du garant nommé par la CNDP s'articule autour de quatre fonctions principales que sont les fonctions d'observation, les fonctions de rendre-compte, les fonctions de rappel du cadre et les fonctions de recours.

La fonction d'observation vise à participer à la concertation, à observer ses conditions de déroulement et à y porter un regard critique. Le garant peut prévenir certaines dérives du simple fait de sa présence et de la perspective de son rapport. Il doit pouvoir avoir accès à toutes les ressources et participer, s'il le demande, à tous les entretiens du maître d'ouvrage avec les acteurs.

Concrètement, cette fonction consiste à :

- Assister aux réunions de préparation ou de suivi de la concertation, comme celles du Comité de pilotage ou des équipes techniques ;
- Assister à toutes les rencontres publiques ;
- Porter un regard sur les documents produits lors de la concertation ; documents d'information, dossiers techniques,

comptes rendus... Ces documents doivent être mis à la disposition de tous, être facilement compréhensibles et refléter la réalité des faits et des connaissances ;

- Veiller à la publication des questions, observations et propositions du public qui lui sont adressées et veiller à ce qu'une réponse soit apportée ;
- Demander la production de tout document d'information complémentaire ou la mise à disposition de données.

La fonction de rendre compte conduit le garant à rédiger un bilan dans le mois qui suit la concertation. Ce bilan est rendu public et établit notamment la synthèse des observations et propositions présentées. Il mentionne, le cas échéant, les évolutions du projet qui résultent de la concertation.

La fonction de rappel du cadre permet au garant d'intervenir à tout moment pour rappeler les cadres ou les règles de la concertation aux participants ou aux organisateurs, notamment lors des réunions publiques.

La fonction de recours peut également relever du garant, lequel constitue un recours possible en cas de désaccord sur le déroulement du processus de concertation.

### **4/ POINT DE CONTACT DU GARANT DU PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROPORT DE LILLE-LESQUIN**

Le garant peut être contacté dès à présent et pendant la durée de la concertation à l'adresse : [laurentdemolins@garant-cndp.fr](mailto:laurentdemolins@garant-cndp.fr)

## Le projet en bref

Aéroport de Lille SAS, composé d'Eiffage Concessions et d'Aéroport Marseille Provence, est le nouvel exploitant de l'Aéroport de Lille depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020. À ce titre, les collectivités locales lui ont confié le soin de mener à bien le projet de modernisation de l'aéroport.

Même si les caractéristiques du projet ne l'imposent pas, Aéroport de Lille SAS a décidé de s'engager volontairement dans une concertation préalable au titre du Code de l'environnement. Aéroport de Lille SAS, le maître d'ouvrage, a, de plus, souhaité bénéficier de la présence d'un garant, désigné par la CNDP. Il a sollicité la CNDP qui a nommé Laurent Demolins le 3 juin 2020.

La concertation se tient du 12 octobre au 4 décembre 2020.

### AVERTISSEMENT AU LECTEUR

Le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin a été conçu avant la crise sanitaire de la Covid-19. Les données chiffrées de trafic ont été soit constatées en 2019, soit estimées avant la crise. Une première évaluation de l'impact de la crise sanitaire sur les estimations de trafic a été réalisée en avril 2020 et est présentée p. 24. Elle pourra être mise à jour selon l'évolution de la crise sanitaire dans les prochains mois.

### CHIFFRES CLÉS DU PROJET

**1996**

date de construction de l'actuelle aérogare passagers

**2,2** millions de passagers en 2019

**2,6** millions de passagers/an : seuil de saturation de l'aérogare

**100,9** millions d'euros : estimation hors taxes du coût du projet

**600** emplois directs et indirects générés par la réalisation du projet

**2025** livraison prévue de la nouvelle aérogare

## POURQUOI MODERNISER L'AÉROPORT ?

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

**Le projet de modernisation de l'aéroport vise, d'une part, à l'adapter aux évolutions réglementaires, en lien avec la sécurité et la sûreté aéroportuaire. D'autre part, le projet**

**permettra de répondre aux augmentations prévisibles de trafic. Il permettra également d'améliorer la qualité de service et l'accueil des passagers.**

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

Ces opérations réglementaires font partie du scénario de référence du projet, c'est-à-dire du scénario sans les opérations de modernisation.

## L'AÉROGARE EXISTANTE



Par ailleurs, même en tenant compte de l'impact de la crise sanitaire, les prévisions de trafic démontrent que le terminal actuel arrivera à saturation à court terme et doit donc être adapté pour accueillir le nombre de passagers attendus (2,4 à 2,6 millions de passagers à l'horizon 2023). En scénario projet, c'est-à-dire en scénario avec le projet de modernisation, les hypothèses de trafic sont de 3,9 millions en 2039, soit une augmentation annuelle moyenne du nombre de passagers très mesurée de moins de 3%, plus de deux fois moins que l'évolution constatée entre 2009 et 2019 (6,65%)<sup>2</sup>.

Cette augmentation du nombre de passagers ne signifie toutefois pas une augmentation dans les mêmes proportions du nombre de mouvements d'avions, grâce à l'amélioration de l'empont moyen\*, passé de 68,8 passagers par avion en 2009 à 103,6 en 2019.

Le besoin en termes de déplacement aérien est avéré. En effet, en 2017, 12,6 millions de voyages aériens ont été effectués dans la zone de chalandise\* de l'aéroport. Sur ces 12,6 millions, seuls 15% (soit près de 1,9 million de voyages) se sont effectivement réalisés depuis l'aéroport de Lille. Pour les autres voyages, et selon leur destination, les passagers de la zone de chalandise de l'aéroport de Lille s'orientent vers d'autres aéroports plus éloignés (Charleroi, Bruxelles, Roissy Charles-de-Gaulle et Orly).

Adapter les capacités d'accueil de l'aéroport aux évolutions prévisibles du trafic permettra aux habitants de la région de prendre l'avion au plus près de leur domicile, sans être contraint de se rendre à d'autres aéroports, en offrant des destinations nationales et internationales qui correspondent aux besoins des habitants de la région. L'offre sera adaptée pour assurer

la complémentarité avec les autres moyens de transport existants, comme le TGV reliant les grandes capitales (Paris, Londres et Bruxelles).

Enfin, le projet vise à améliorer la qualité des services au sein de l'aérogare, et à moderniser une infrastructure au cœur du développement de la Métropole lilloise et de la Région Hauts-de-France. L'aéroport est en effet une véritable vitrine pour le territoire, qui doit être en capacité de proposer des services modernes et qualitatifs, notamment aux passagers extérieurs à la Région.

## COMMENT MODERNISER L'AÉROPORT ?

Au stade d'avancement du projet de modernisation de l'aéroport de Lille, celui-ci comporte deux grands types d'opérations : celles permettant de mettre l'aéroport en conformité avec les réglementations futures (qui constituent le scénario de référence, sans projet) et celles qui visent à adapter l'aéroport aux trafics futurs (le scénario projet).

Le projet nécessite la réalisation des opérations suivantes :

- La modernisation du terminal comprenant la démolition de la rampe et du parking couvert sur la façade côté ville, la réhabilitation de l'aérogare et son développement ;
- Les aménagements sur l'aire de mouvement des aéronefs qui comprend l'élargissement de la piste principale (accotements) et des taxiways, l'ajout d'un taxiway pour la seconde piste et l'extension de l'aire de trafic B (le parking avions) ;
- La création d'un chemin de ronde périphérique permettant la réalisation de patrouilles le long des clôtures existantes, sur la totalité de la périphérie de l'aéroport ;

<sup>2</sup> Ces hypothèses de trafic ont été réalisées pour le dossier de réponse à l'appel d'offres par le groupement Eiffage Concessions-Aéroport Marseille Provence, et retenues par le SMALIM. Elles ont été produites par les cabinets Arthur D. Little et Altitude Aviation, avec la participation d'Aéroport Marseille Provence.





- L'aménagement du parvis multimodal paysager pour améliorer l'accessibilité ;
- L'aménagement des parkings VL (avec des propositions de variantes) ;
- L'étude d'opportunités immobilières.

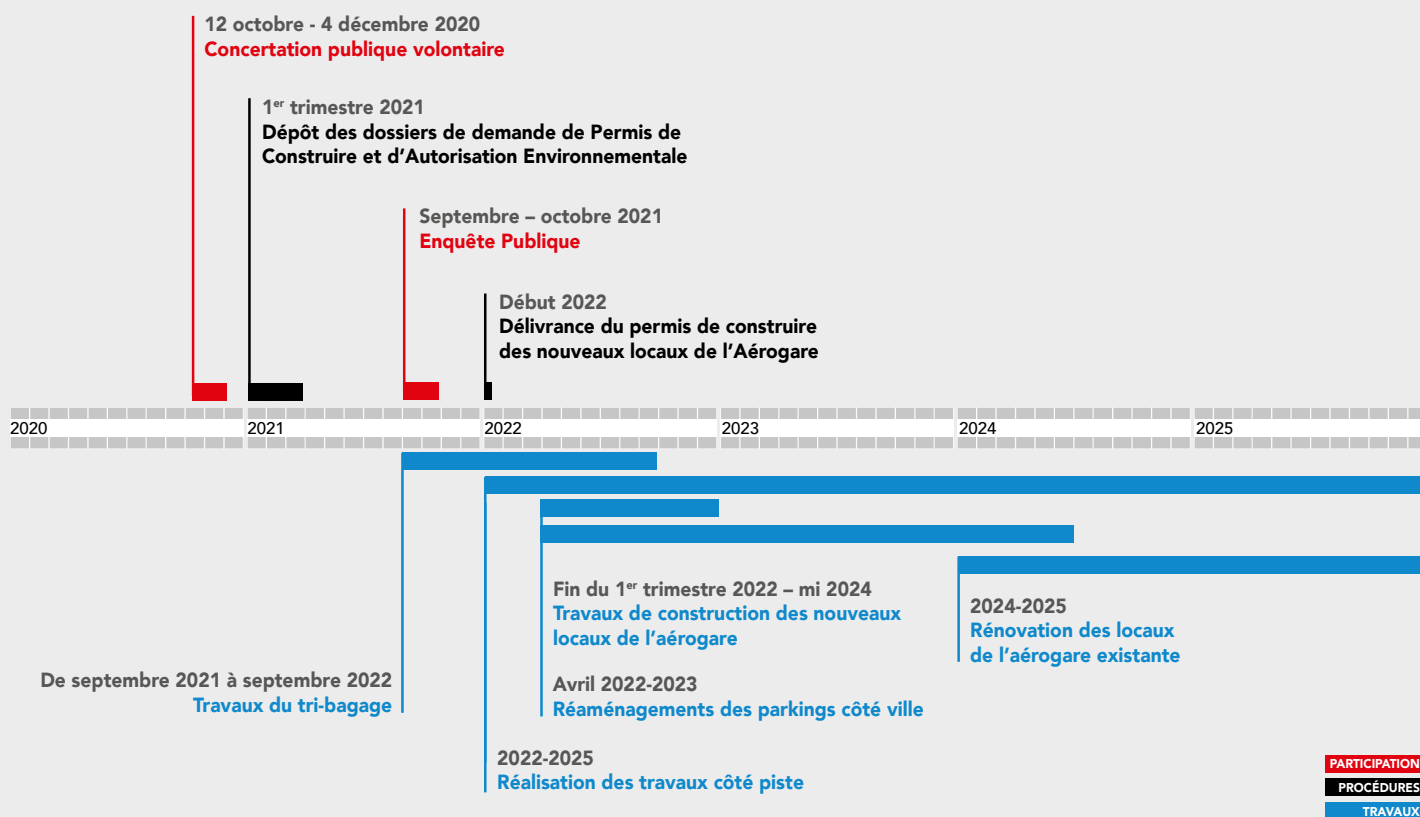
De plus, l'amélioration de la desserte de l'aéroport constitue dans ce cadre un enjeu majeur, même si elle ne dépend pas de l'exploitant aéroportuaire. Dans son champ de compétences, l'aéroport engage plusieurs initiatives avec l'augmentation de la fréquence de la navette centre-ville et la réalisation d'une gare routière permettant l'accueil de services librement organisés (SLO) d'autocars (dits « cars Macron ») (Flixbus, Blablabus, etc.). Par ailleurs, Aéroport de Lille SAS soutient les

projets de transports en commun impactant sa desserte, participe aux réflexions en coordination avec les autorités publiques compétentes, tel le projet de déploiement de solutions innovantes de transport semi-aérien.

Le coût global du projet est estimé à 100,9 M€ HT ; les coûts des seules opérations de mise aux normes sont eux évalués à 13,4 M€ HT. Le projet est entièrement financé par l'exploitant, Aéroport de Lille SAS, sans aucun financement public.

Compte tenu du calendrier du projet, les travaux pourraient débuter fin 2021, pour une mise en service du projet échelonnée de 2024 à 2030.

## CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET



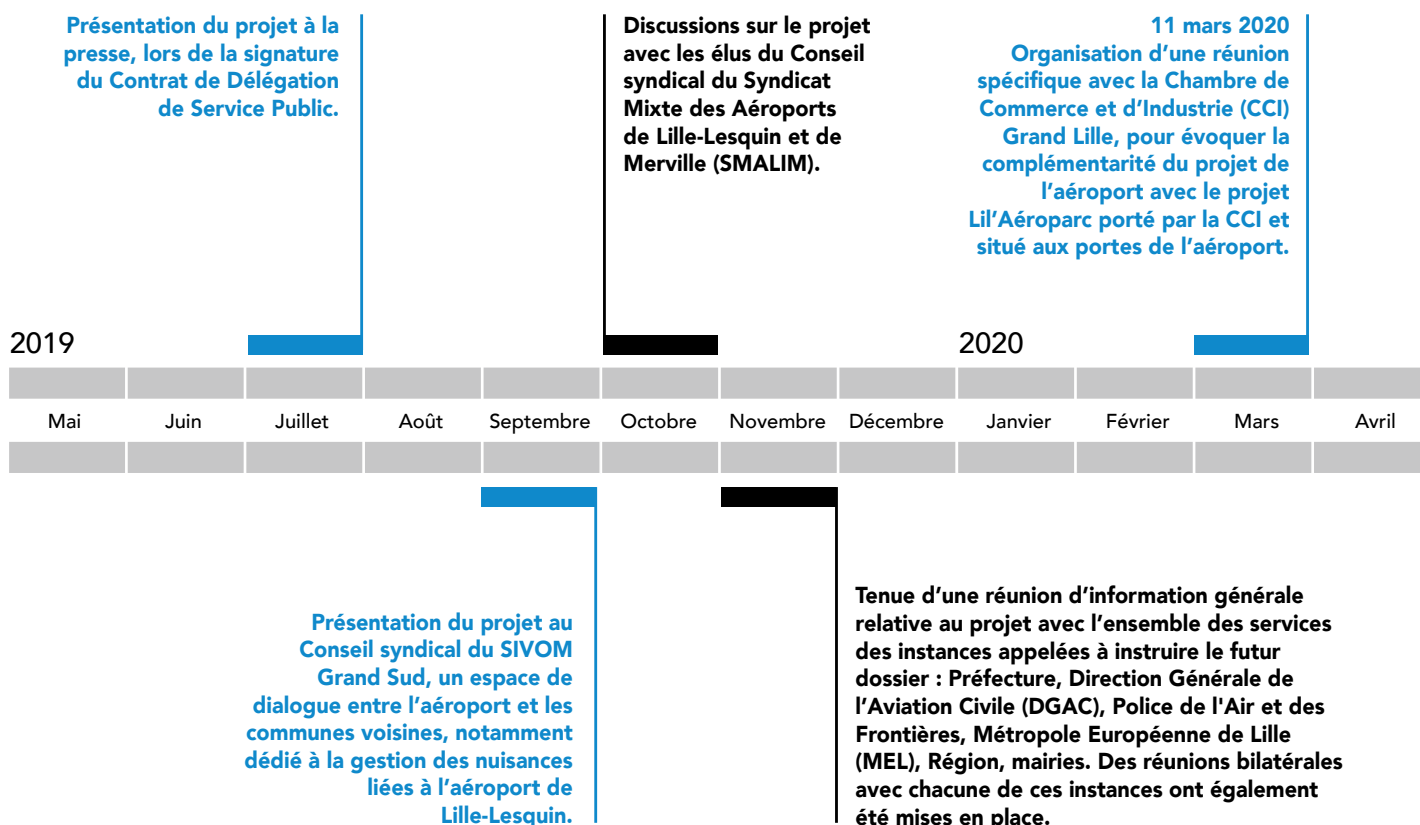
# La concertation préalable





Aéroport de Lille SAS, maître d'ouvrage du projet de modernisation de l'aéroport, a décidé de s'engager volontairement dans une concertation préalable au titre du Code de l'environnement et a souhaité bénéficier de la présence d'un garant, désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP), pour la mener à bien. Le maître d'ouvrage a conçu un dispositif d'information et de concertation qui doit permettre au public de prendre connaissance du projet et d'y contribuer afin de l'enrichir. Le bilan dressé par le garant et les enseignements tirés par le maître d'ouvrage, tous deux publiés, constitueront les bases de la poursuite du dialogue et du projet.

### INFORMATIONS ET DIALOGUES DÉJÀ ENGAGÉS SUR LE PROJET



## Les objectifs de la concertation

Le maître d'ouvrage du projet de modernisation, Aéroport de Lille SAS, a fait le choix d'organiser une concertation préalable qui doit permettre, d'une part, d'informer le grand public et de répondre à ses questions sur le projet, et d'autre part, d'enrichir le projet grâce aux propositions des participants.

### AÉROPORT DE LILLE SAS, MAÎTRE D'OUVRAGE DU PROJET

Le projet de modernisation de l'aéroport est porté par la société Aéroport de Lille SAS, une société composée de deux actionnaires que sont Eiffage Concessions et Aéroport Marseille Provence.

En juillet 2019, le Syndicat Mixte des Aéroports de Lille-Lesquin et de Merville (SMALIM), autorité aéroportuaire, a en effet confié à Aéroport de Lille SAS la concession de l'aéroport, avec prise d'effet au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Le SMALIM, né en 2006 du transfert de compétence de l'État à la Région, réunit le Conseil régional des Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille et la Communauté de Communes Flandre Lys.

Au titre de sa délégation de service public, Aéroport de Lille SAS prend en charge l'exploitation, l'entretien, la maintenance, et le développement de l'aéroport de Lille-Lesquin.

Ainsi, Aéroport de Lille SAS, maître d'ouvrage, a conçu les modalités de la concertation afin de créer les conditions pour :

- Informer le public et répondre à toutes ses interrogations sur le projet, ses objectifs, ses caractéristiques et ses effets.
- Enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes exprimés, et ainsi aboutir à des solutions partagées.

Aéroport de Lille SAS s'attachera à apporter une information complète sur le projet et ses enjeux et à répondre précisément aux questions du public au cours de la concertation.

---

### LE CADRE RÉGLEMENTAIRE : UNE CONCERTATION PRÉALABLE VOLONTAIRE

Aéroport de Lille SAS a décidé d'engager une concertation préalable volontaire, en application des articles L.121-15-1 et L.121-17 du Code de l'environnement, et selon les modalités définies aux articles L-121-16 et L-121-16-1 du même Code. Aéroport de Lille SAS a ainsi demandé à la Commission nationale du débat public (CNDP) de désigner un garant.

---

---

# Les modalités de la concertation

## LE GARANT DE LA CONCERTATION

Le 3 juin 2020, Laurent Demolins a été désigné garant de la concertation du projet. Il veille au bon déroulement de la concertation préalable, à la qualité et la sincérité des informations diffusées. Le garant s'assure que la concertation permet au public d'être informé, de poser des questions, d'y recevoir des réponses et de présenter ses observations et ses propositions. Il facilite le dialogue entre tous les acteurs de la concertation, sans émettre d'avis sur le fond du projet.

Laurent Demolins se tient à la disposition de toute personne, association ou organisme pendant toute la durée de cette dernière :

**laurentdemolins@garant-cndp.fr**

## LES DOCUMENTS D'INFORMATION SUR LE PROJET MIS À DISPOSITION DU PUBLIC

- Le présent dossier de concertation, principal support d'information sur le projet ;
- Un site internet dédié au projet ([modernisons-aeroportdelille.fr](http://modernisons-aeroportdelille.fr)), où seront notamment publiés les comptes rendus des réunions et les « cahiers d'acteurs » ;
- Un dépliant d'information et des affiches.

---

## LA CNDP

Créée en 1995 par la loi Barnier, la Commission nationale du débat public (CNDP) est une autorité administrative indépendante chargée d'organiser le débat public lors des grands projets d'aménagement. Cette institution organise l'information et la participation du public autour de ces projets.

Dans le cas d'une concertation volontaire comme sur le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin, celle-ci est organisée par le maître d'ouvrage lui-même ; la CNDP intervient pour désigner un garant si le maître d'ouvrage lui en fait la demande.

Pour découvrir la CNDP, rendez-vous sur le site internet : [www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

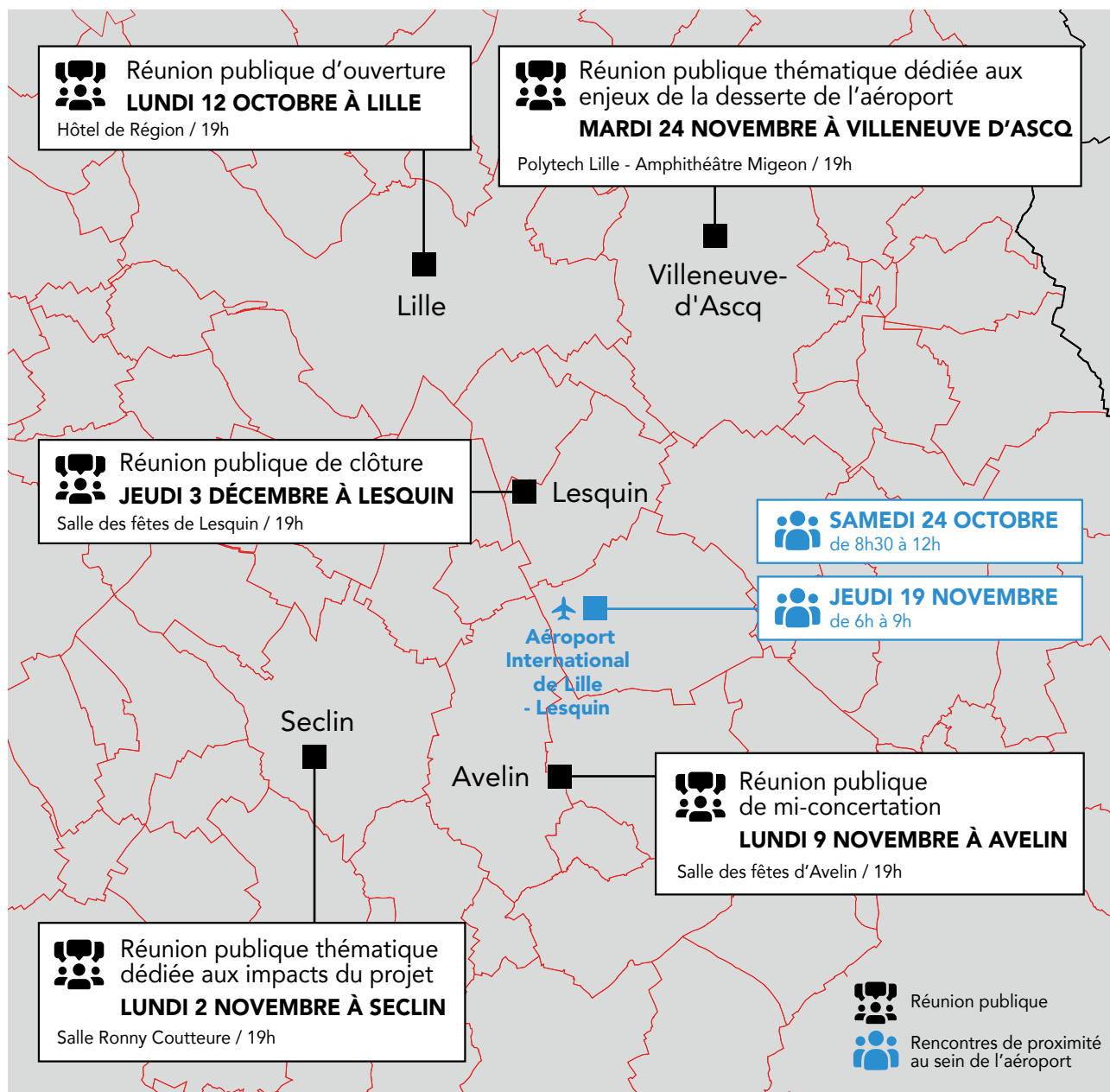
---



**Laurent Demolins, garant de la concertation, se tient à la disposition de toute personne, association ou organisme pendant la durée de la concertation.**



### CARTE DES MODALITÉS DE LA CONCERTATION



**Live chat en ligne**  
**MERCREDI 28 OCTOBRE** de 18h à 20h

**Live chat en ligne**  
**MARDI 17 NOVEMBRE** de 18h à 20h



## LES MODALITÉS DE DIALOGUE ET DE CONTRIBUTION DU PUBLIC

### 5 réunions publiques

- Réunion publique d'ouverture  
**LUNDI 12 OCTOBRE À LILLE** / 19h  
Hôtel de Région
- Réunion publique thématique dédiée aux impacts du projet  
**LUNDI 2 NOVEMBRE À SECLIN** / 19h  
Salle Ronny Coutteure
- Réunion publique de mi-concertation  
**LUNDI 9 NOVEMBRE À AVELIN** / 19h  
Salle des fêtes d'Avelin
- Réunion publique thématique dédiée aux enjeux de la desserte de l'aéroport  
**MARDI 24 NOVEMBRE À VILLENEUVE D'ASCO** / 19h  
Polytech Lille - Amphithéâtre Migeon
- Réunion publique de clôture  
**JEUDI 3 DÉCEMBRE À LESQUIN** / 19h  
Salle des fêtes de Lesquin

### 2 rencontres de proximité au sein de l'aéroport

- **SAMEDI 24 OCTOBRE** de 8h30 à 12h
- **JEUDI 19 NOVEMBRE** de 6h à 9h

### 2 live chat en ligne

- **MERCREDI 28 OCTOBRE** de 18h à 20h
- **MARDI 17 NOVEMBRE** de 18h à 20h

Possibilité de déposer des avis sur le site internet du projet (jusqu'au 4 décembre)

[www.modernisons-aeroportdelille.fr](http://www.modernisons-aeroportdelille.fr)

## Les suites de la concertation

### LE BILAN DU GARANT

Dans un délai d'un mois après la clôture de la concertation, le garant en dresse le bilan. Celui-ci présente la façon dont la concertation s'est déroulée, comporte une synthèse des observations et des propositions présentées et relève les points de convergence et de divergence résultant des échanges. Ce bilan est rendu public par le maître d'ouvrage. Il est également consultable sur le site de la CNDP.

### LES ENSEIGNEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE – LA PLACE DE LA CONCERTATION ET DU PUBLIC DANS LE PROCESSUS DÉCISIONNEL

Les expressions recueillies lors de la concertation vont contribuer à éclairer le maître d'ouvrage sur les suites à donner au projet, notamment sur l'opportunité et les caractéristiques du projet, et les mesures de mise en œuvre, d'accompagnement et de suivi du projet et de ses effets.

**Le maître d'ouvrage rédige un document qui présente les enseignements qu'il tire de la concertation et la manière dont il en tiendra compte dans la suite du projet.** Les enseignements du maître d'ouvrage sont rendus publics dans les trois mois qui suivent la clôture de la concertation.

# Pourquoi moderniser l'aéroport de Lille ?



Le projet de modernisation de l'aéroport vise à l'adapter aux évolutions futures, à la fois réglementaires et de trafic. D'une part, des aménagements doivent être réalisés pour permettre à l'aéroport de continuer de fonctionner en respectant les nouvelles réglementations. D'autre part, les prévisions de trafic démontrent que, même en tenant compte de l'impact de la crise sanitaire, le terminal actuel arrivera à saturation à court ou moyen terme et doit donc être adapté pour accueillir le nombre de passagers attendus. Cette augmentation du nombre de passagers ne signifie toutefois pas une augmentation dans les mêmes proportions du nombre d'avions, grâce à l'amélioration de l'emport moyen\*. Le potentiel de développement existe d'ores et déjà compte tenu du nombre de passagers théoriques qui pourraient prendre l'avion à l'aéroport de Lille. Le projet n'entraîne pas d'augmentation de l'emprise foncière et ne crée pas de nouvelles pistes. Enfin, le projet global permettra de moderniser une infrastructure qui joue le rôle de vitrine du territoire, et qui doit donc assurer une qualité de service optimale.



## L'aéroport de Lille-Lesquin aujourd'hui

### LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE

L'aéroport de Lille-Lesquin se situe sur les communes de Lesquin, Fretin, Avelin, Vendeville et Templemars, à environ 10 km au Sud du centre-ville de Lille, dans le département du Nord (59), dans la Région Hauts-de-France. L'aéroport est localisé à proximité des réseaux structurants de transports : à 10 km des gares du centre de Lille et du TGV, en connexion directe avec les autoroutes A1 et A23. Il se situe dans un territoire de transition entre ruralité et urbanité.

La plateforme aéroportuaire s'étend sur environ 470 hectares. Elle est divisée en deux sous-ensembles que sont le côté ville, libre d'accès, et le côté piste, qui fait l'objet d'une réglementation spécifique pour des raisons de sûreté. L'aéroport dispose d'une aérogare passagers d'une surface d'environ 18 000 m<sup>2</sup>, bâtiment principal construit en 1996. L'aéroport dispose également d'une aérogare fret de 21 000 m<sup>2</sup> environ.

L'aéroport possède deux pistes :

- La principale, orientée Ouest/Est d'une longueur de 2 825 m pour 45 m de largeur, accueille le trafic commercial ;
- La seconde, orientée Nord/Sud, d'une longueur de 1 600 m pour 30 m de largeur, est réservée aux avions de tourisme et d'affaire.

Environ 4 200 places de stationnement se répartissent côté ville, entre les « dépose express », les parkings courtes et longues durées, ainsi qu'un espace pour les navettes (8 places de parking).

## L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE

Avec 2,2 millions de passagers en 2019, l'aéroport de Lille-Lesquin est régulièrement desservi par 11 compagnies aériennes et propose 65 destinations directes vers la France, l'Europe, l'Afrique du Nord et le Proche Orient (Turquie, Egypte). Il est classé au 10<sup>ème</sup> rang national des aéroports en nombre de passagers.

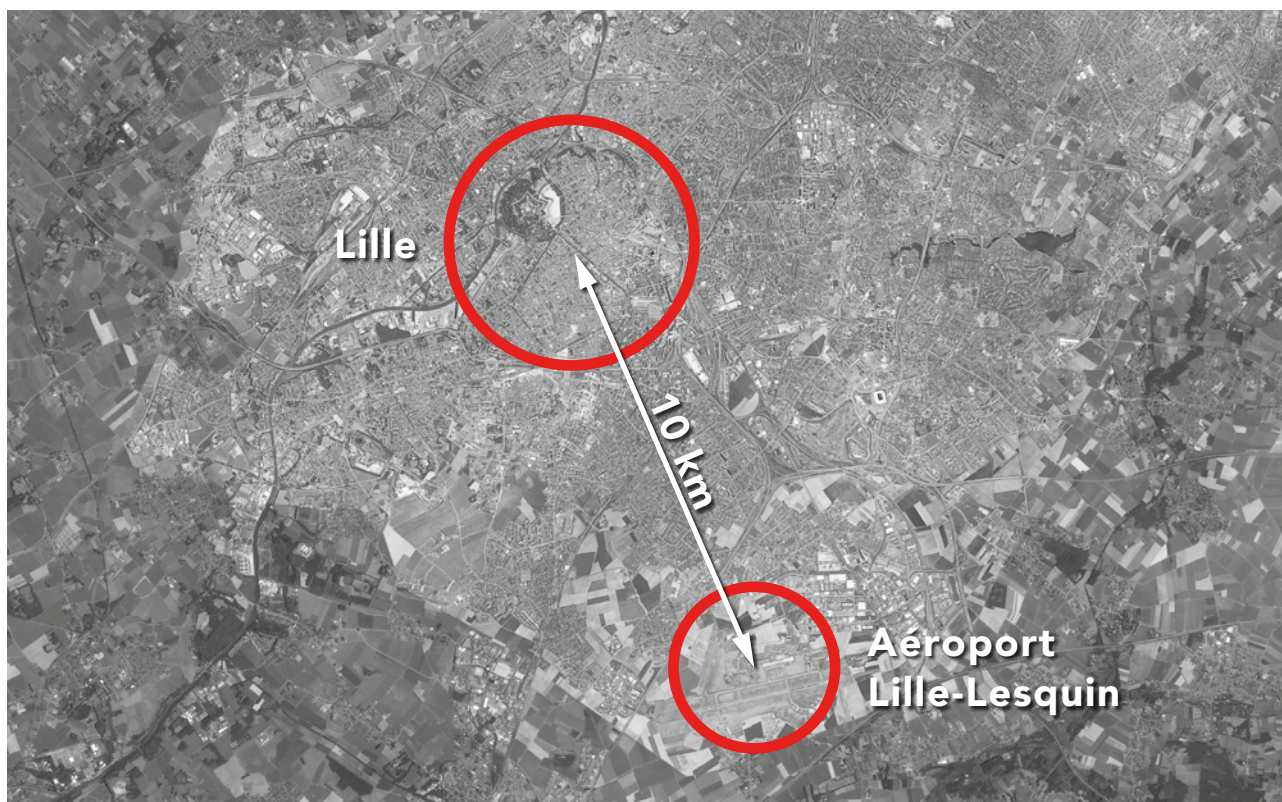
En 2019, la plateforme comptabilisait 32 668 mouvements d'avions sur l'année.

- Les vols commerciaux\* représentent 65% du nombre de mouvements d'avions\* (21 139 mouvements en 2019).

- Le reste des vols (11 529 mouvements) correspond à des escales techniques, ou à des vols militaires, officiels, privés (y compris aéroclub), d'entraînements, d'évacuation sanitaire<sup>3</sup>.

L'aéroport de Lille vient de passer dans le champ de compétences de l'ACNUSA, Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires. Jusqu'en 2019 il n'avait en effet pas atteint le seuil de trafic requis pour passer dans son champ de compétences (20 000 mouvements d'avions de plus de 20 tonnes).

## LOCALISATION DU PROJET



<sup>3</sup> L'aéroport a accueilli 586 vols sanitaires (évacuations sanitaires, transports d'organes) en 2019. Pendant la période de confinement liée à la crise sanitaire (du 23/03/2020 au 15/06/2020), l'aéroport a accueilli 54 vols sanitaires et 4 vols cargo (transport de matériel médical).

## Adapter l'aéroport aux évolutions réglementaires

Les plateformes aéroportuaires sont soumises à des évolutions réglementaires continues. Afin de conserver sa certification et ses autorisations à opérer, l'aéroport de Lille-Lesquin devra, avec ou sans projet de développement, conduire plusieurs opérations pour pouvoir continuer son activité.

Ces changements réglementaires concernent aussi bien les normes de sécurité liées aux mouvements d'avions\* en vol ou au sol (accotements, taxiways\*), que la sûreté de l'aéroport, interne (tri et contrôle des bagages de soute) et externe (protection du bâtiment et des abords).

Les évolutions des normes réglementaires permettent d'adapter les plateformes face aux risques de sûreté, notamment le risque terroriste, et aux risques de sécurité, notamment de sécurité sanitaire.

## Améliorer les conditions d'accueil des passagers pour accompagner le développement de la Région Hauts de France et de la Métropole Européenne de Lille

### UN TERMINAL SATURÉ

Dimensionné pour un trafic annuel de 1,5 million de passagers lors de sa mise en service en 1996, le terminal a depuis fait l'objet de réaménagements intérieurs successifs :

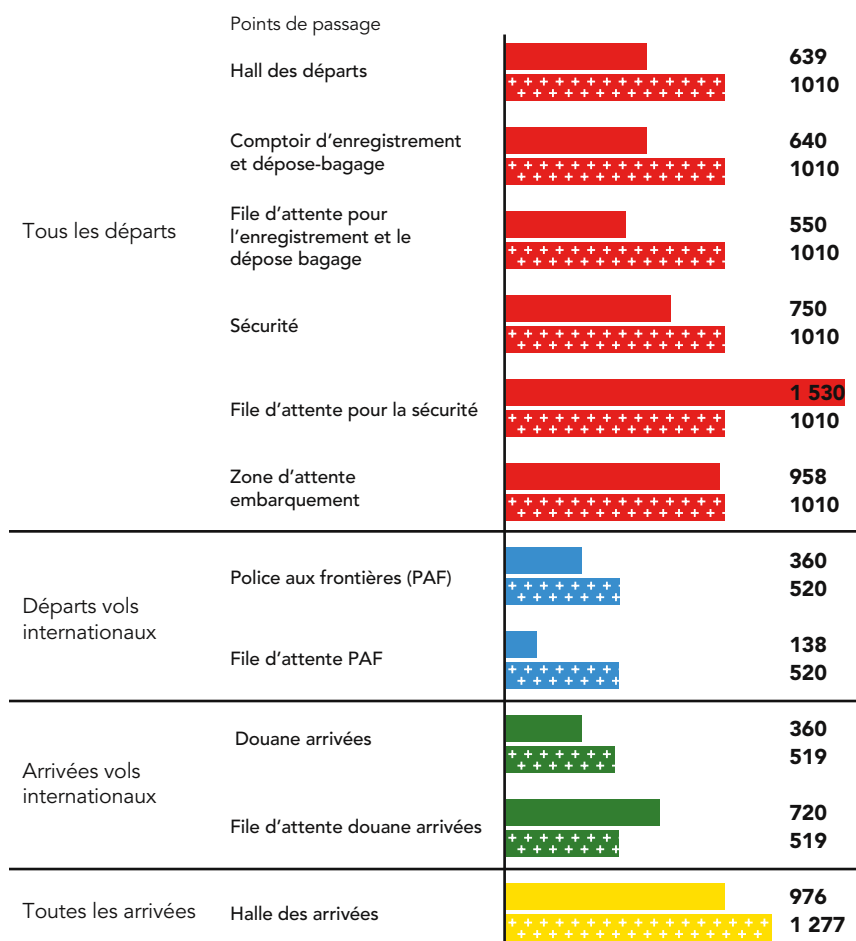
- Modification du système de tri-bagages départ, pour réaliser le contrôle des bagages de soute ;
- Agrandissement des salles d'embarquement en réduisant les espaces publics côté ville.
- Centralisation des postes d'inspection-filtrage ;
- Décloisonnement des salles de livraison bagages et modification des circuits passagers à l'arrivée ;
- Mise en service de 6 banques d'enregistrement supplémentaires ;
- Création de bureaux en mezzanine au-dessus des banques d'enregistrement ;
- Réaménagement de l'entrée rez-de-chaussée côté ville.

Ces réaménagements ont jusqu'à présent permis de répondre aux évolutions réglementaires en matière de sûreté et d'accroître les surfaces et les équipements nécessaires à l'accueil des passagers et de leurs bagages.

Avec un trafic annuel en 2019 proche des 2,2 millions de passagers, ce terminal atteint certains jours le seuil de saturation, notamment en saison estivale. Durant les périodes de

forte affluence, les voyageurs sont confrontés à plusieurs difficultés : saturation des salles d'embarquement, des halls arrivées, des parkings et de la rampe d'accès routier, files d'attente aux banques d'enregistrement et aux Postes d'Inspection Filtrage, nombre limité de postes avion au contact, impliquant de prendre le bus ou de marcher pour embarquer. Enfin, ce niveau de saturation est moins conciliable avec les règles de prévention sanitaire.

### FRÉQUENTATION ET CAPACITÉ MAXIMALE DES DIFFÉRENTES ZONES DE L'AÉROGARE



■ Fréquentation moyenne en nombre de passagers à l'heure  
 ★★ ★★ ★★ Seuil de saturation moyen (trafic passagers moyen en heure de pointe) en nombre de passagers à l'heure



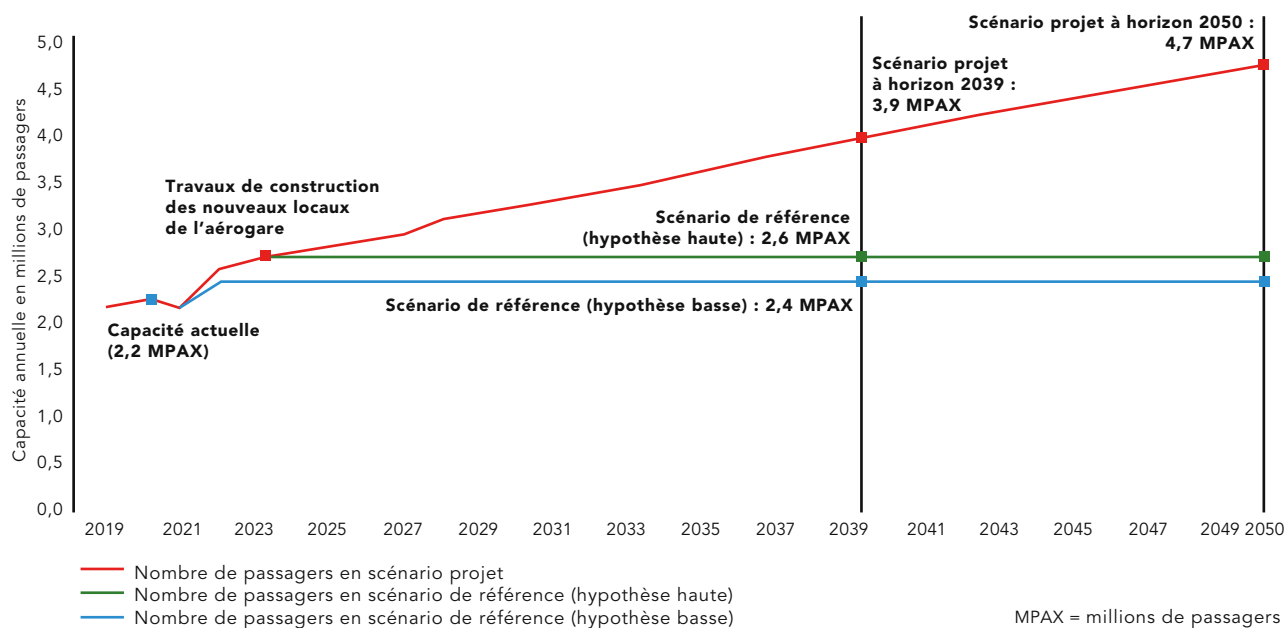
La saturation prévue de l'aérogare entraînerait rapidement une dégradation de la qualité de service et d'accueil des passagers. Ce constat a permis à l'aéroport de construire un projet de modernisation répondant aux enjeux actuels et aux standards aéroportuaires internationaux.







## CAPACITÉ DU TERMINAL AVEC ET SANS PROJET



Ces périodes de congestion seraient de plus en plus fréquentes si l'aménagement de l'aérogare n'est pas repensé, et entraîneraient notamment une diminution de la qualité de service.

Même en recherchant toutes les optimisations possibles en matière de programmation des vols (lissage des effets de pointe), dans la situation actuelle, la capacité du terminal passagers serait limitée à un trafic évalué entre 2,4 et 2,6 millions de passagers par an. Cette saturation provoquerait par ailleurs une dégradation du niveau de services de l'aéroport. D'après les projections réalisées<sup>4</sup>, cette saturation pourrait être atteinte dès 2023.

## AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SERVICES ET L'ACCUEIL DES PASSAGERS.

Aéroport de Lille SAS, à travers le programme de développement qu'il a soumis à l'autorité déléguée (SMALIM) dans le cadre de la procédure d'appel d'offre, souhaite notamment offrir un environnement et une expérience positive aux passagers. L'aéroport est l'une des principales vitrines du territoire ; la qualité de service est en ce sens un élément structurant du projet de modernisation de l'aéroport.

Le projet prévoit ainsi une amélioration des services et de l'accueil offerts aux passagers, afin que ces derniers puissent bénéficier d'une expérience qualitative lors de leur passage au sein de l'aéroport, quelle que soit l'affluence. L'infrastructure étant une porte d'entrée internationale pour le territoire, elle doit renvoyer une image moderne et dynamique de la Région et de la Métropole.

<sup>4</sup> Ces projections ont été réalisées avant la crise de la Covid-19.

Ainsi, le réaménagement du terminal améliorera le confort des passagers et l’ambiance de l’espace, et permettra d’assurer un accueil optimal, même en heure de pointe.

### DES POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT DANS LA ZONE DE CHALANDISE

Le scénario de croissance sur lequel se fonde le projet s’appuie sur des potentialités issues d’une analyse de la situation actuelle en matière d’offre aérienne, d’attractivité de la zone de chalandise et de compétitivité aéroportuaire.

La Métropole Lilloise concentre une forte densité de population (95 communes pour 1,14 million d’habitants en 2016) et profite d’une activité économique, riche, diversifiée et internationale (2<sup>e</sup> métropole française la plus attractive en termes d’investissement, 512 224 emplois en 2016, 99 005 établissements actifs et 12 367 entreprises créées en 2018).

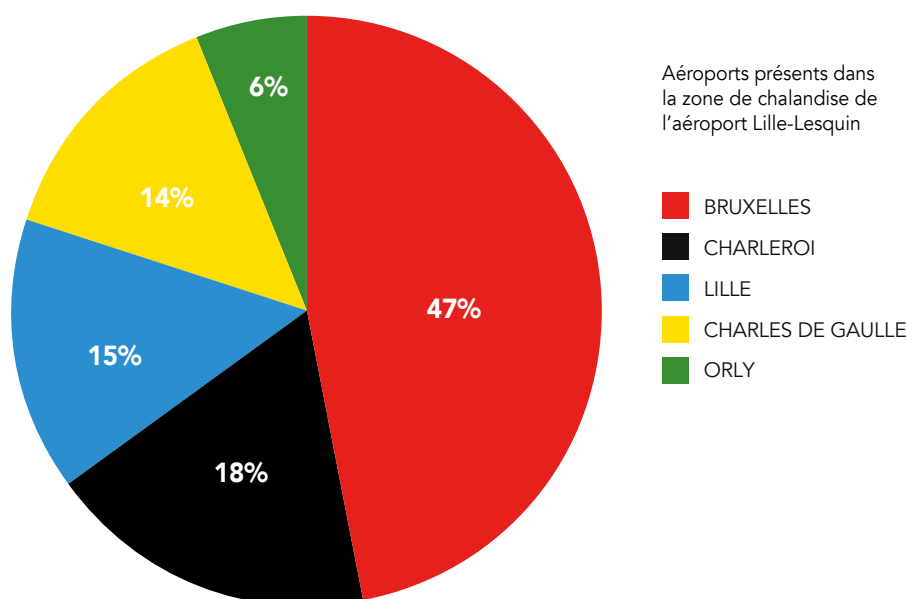
L’aéroport de Lille-Lesquin bénéficie, de plus, d’une position centrale au cœur de trois capitales européennes que sont Londres, Bruxelles et Paris.

Le besoin en termes de déplacement aérien est avéré. En effet, en 2017, 12,6 millions de voyages aériens ont été effectués dans la zone de chalandise\* de l’aéroport. Parmi ces 12,6 millions de voyages, seuls 15% (soit près de 1,9 million) se sont effectivement faits au départ de l’aéroport de Lille ; pour les autres voyages, les passagers sont obligés de se retourner vers d’autres aéroports plus éloignés.

### DES HYPOTHÈSES DE CROISSANCE DU TRAFIC MESURÉES

Le projet prévoit un développement du trafic, tout en l’optimisant, grâce à un emport moyen\* accru. Entre 2009 et 2019, le nombre de passagers est passé de 1,15 à 2,2 millions de passagers, représentant une augmentation de 91%, soit une croissance annuelle moyenne de 6,65%. Pour autant, sur la même période, les mouvements d’avions commerciaux\* ont augmenté seulement de 27% grâce notamment à l’amélioration de l’emport moyen\* (passé de 68,8 passagers

#### PARTS DE MARCHÉ DANS LA ZONE DE CHALANDISE\* EN 2017

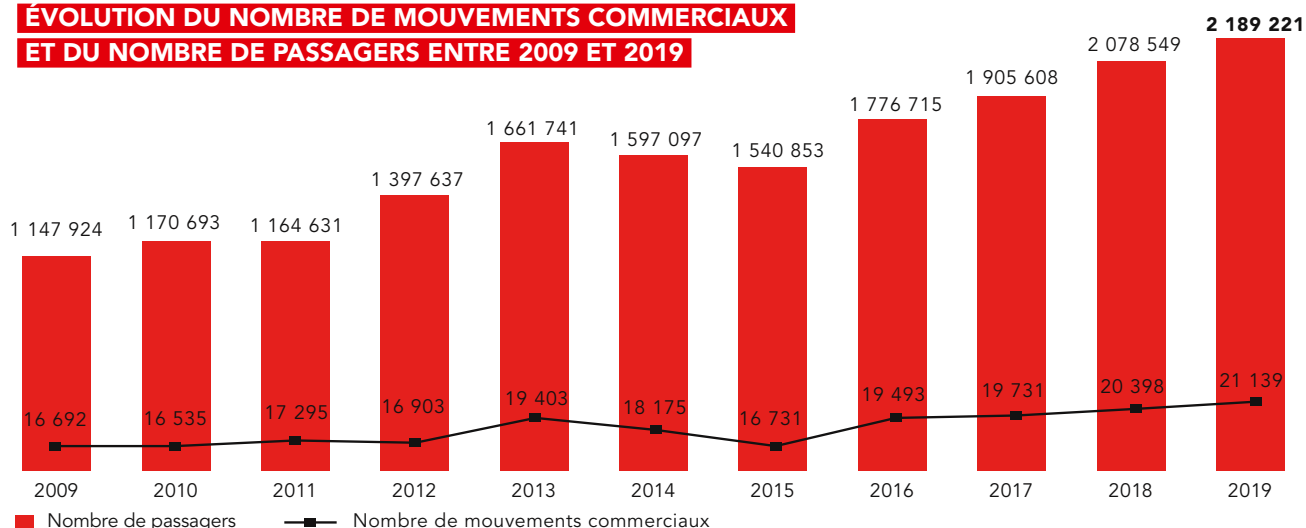


en 2009 à 103,6 en 2019). L'augmentation de l'emport moyen est rendue possible par l'atteinte d'un meilleur taux de remplissage des avions, mais aussi grâce à l'augmentation de la capacité moyenne d'emport de passagers des avions ; les aéronefs de petite taille (moins de 100 sièges) étant progressivement retirés des flottes en service et remplacés par des avions de plus grande capacité.

Le scénario de croissance retenu pour le projet vise 3,9 millions de passagers à l'horizon 2039, soit une croissance annuelle de moins de 3%, plus de

deux fois inférieure à l'évolution constatée entre 2009 et 2019. Cela correspond à un trafic aérien évalué à 24 729 mouvements commerciaux avec passagers en 2039 (en scénario projet), soit en moyenne 33 à 34 décollages par jour, traduisant une augmentation moins importante du nombre de vols que du nombre de passagers, grâce à la poursuite de l'augmentation de l'emport moyen. En scénario de référence, le trafic est plafonné à 2,6 millions de passagers à partir de 2023 compte tenu de la saturation de l'aérogare avec un tel trafic.

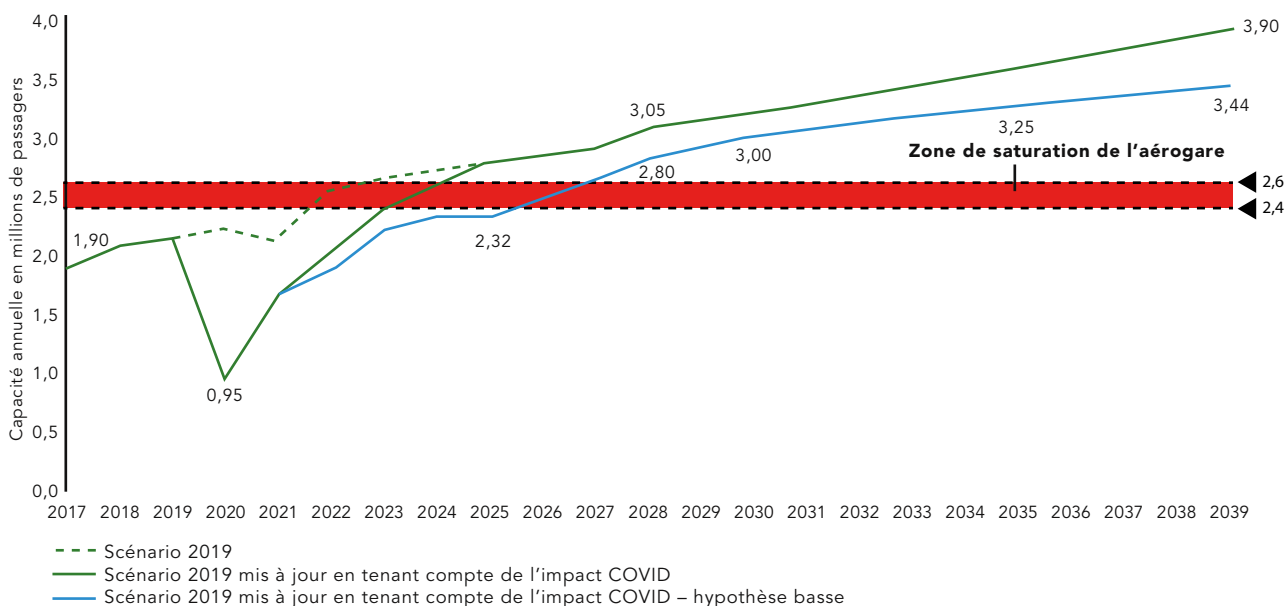
### ÉVOLUTION DU NOMBRE DE MOUVEMENTS COMMERCIAUX ET DU NOMBRE DE PASSAGERS ENTRE 2009 ET 2019



### PROJECTIONS DE TRAFIC DANS LE SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE ET LE SCÉNARIO PROJET

		2019	2023	2039
Scénario de référence	Nombre de passagers	2 189 221	2 644 946	2 644 946
	Nombre de mouvements commerciaux avec passagers	21 139	19 528	19 538
	Nombre de mouvements totaux	32 668	29 017	31 500
Scénario projet	Nombre de passagers	2 189 221	2 644 946	3 901 727
	Nombre de mouvements commerciaux avec passagers	21 139	19 528	24 729
	Nombre de mouvements totaux	32 668	29 017	36 691

### PROJECTIONS DE TRAFIC RÉALISÉES EN TENANT COMPTE DE L'IMPACT COVID



### L'IMPACT DE LA CRISE SANITAIRE DE LA COVID-19 SUR LES PRÉVISIONS DE TRAFIC AÉRIEN

Les projections présentées aux pages précédentes ont été réalisées avant la crise sanitaire de la Covid-19. Selon une analyse du trafic à court terme<sup>5</sup>, le trafic en 2020 est fortement impacté par la crise, avec une diminution de 60% du trafic passagers, soit un total prévu de 950 000 passagers en 2020.

En 2019, le trafic s'élevait à 2 189 221 passagers<sup>6</sup>. Un premier test de sensibilité a depuis été réalisé en avril 2020, avec l'hypothèse d'un trafic de 950 000 passagers en 2020, puis une remontée progressive à l'horizon 2023 du niveau de trafic enregistré en 2019.

L'hypothèse la plus basse de ces scénarios pessimistes aboutit à une estimation de 3,4 millions de passagers à l'horizon 2039 à l'aéroport de Lille. Ces estimations pourront être revues en fonction de l'évolution de l'impact à long terme de la crise sanitaire.

<sup>5</sup> Étude du cabinet Arthur D. Little, avril 2020

<sup>6</sup> Aéroport de Lille, 2020



# Proposer des destinations adaptées aux besoins des habitants de la Région et de la Métropole

## PERMETTRE AUX HABITANTS DE LA RÉGION DE PRENDRE L'AVION AU PLUS PRÈS DE LEUR DOMICILE

Les aéroports les plus proches de Lille sont Charleroi (120 km), Bruxelles (129 km) et Paris-Charles de Gaulle (190 km, facilement accessible en TGV, en moins d'1h). Charleroi est un aéroport secondaire de Bruxelles, dominé par des compagnies ultra-low-cost et des compagnies de loisirs. Il est à 80 minutes du centre de Lille. Les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Bruxelles-National sont légèrement plus éloignés mais restent accessibles depuis Lille.

Aéroport de Lille SAS souhaite améliorer son offre commerciale pour la mettre en adéquation avec les besoins des habitants de la région. Pour cela, l'aéroport doit améliorer les destinations, les fréquences, la desserte et l'accessibilité de l'infrastructure. Cela signifie d'une part un plus grand confort pour les habitants de la région et, d'autre part, une diminution des déplacements lointains, souvent effectués en voiture.

Cette amélioration de l'offre de l'aéroport de Lille-Lesquin induit une capacité à accueillir un plus grand nombre de passagers. Les aménagements envisagés par le projet permettront de garantir l'accueil des passagers et des mouvements d'avions\* attendus, dans le respect des nouvelles normes de sécurité et de sûreté.

## DÉVELOPPER DES DESTINATIONS NATIONALES ET INTERNATIONALES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DES HABITANTS DE LA RÉGION

L'aéroport de Lille dispose historiquement d'un réseau domestique dense et qualitatif vers toutes les principales villes françaises. Ce réseau sera maintenu avec une offre de transport répondant aux trois grandes catégories de passagers qui les utilisent : passagers d'affaires, visites familiales, et touristes.

Le trafic vers Lille sera intensifié afin de contribuer à la dimension touristique de la région ; les principaux atouts touristiques et culturels de la région au sens large seront mis en évidence afin de générer un afflux de visiteurs réguliers. L'aéroport sera également associé de près aux activités à caractère économique et social, comme les congrès et autres grandes rencontres nationales ou internationales.

Les efforts de croissance et de développement de l'aéroport, à long terme, se concentreront essentiellement sur le développement du réseau de destinations européennes. Afin de répondre à la demande de la clientèle régionale, soucieuse et demandeuse de disposer de destinations au départ d'un aéroport proche et accessible, une liste de destinations européennes, au potentiel de développement confirmé, sera développée en étroite dialogue avec les compagnies aériennes. Les destinations privilégiées seront les pays de l'arc méditerranéen mais aussi l'Europe du Nord et l'Europe centrale qui correspondent à des attentes de la clientèle de l'aéroport.

À moyen terme, dans cette optique, l'aéroport de Lille accueillera des avions dits « basés »\* des compagnies aériennes concernées. L'aéroport possède structurellement un profil de trafic particulièrement adapté pour accueillir et développer des bases. Cette capacité à accueillir des avions basés offre une possibilité élargie de développement des destinations avec une optimisation des horaires et des fréquences répartis sur l'ensemble de la semaine et des saisons d'été et d'hiver. Les avions basés sont également synonymes de créations d'emplois. La création d'une base induit pour la compagnie aérienne le recrutement d'une équipe de pilotes, de PNC (Personnels Navigants Commerciaux) habitant la Région ainsi que l'utilisation de services locaux. Ainsi, une base est un vecteur fort de création d'emplois qualifiés pour la Région Hauts-de-France. En termes de chiffres, la mise en place d'une base impliquerait la création de 30 à 40 emplois par avion pour les compagnies basées, mais aussi 300 emplois indirects en sous-traitance et emplois induits.

L'Algérie, pays de destination historique au départ de Lille, restera un pays de destination privilégié à long terme afin de répondre à la demande de la communauté algérienne largement implantée

dans la Région Hauts-de-France. Pas moins de cinq destinations en Algérie sont identifiées et peuvent être opérées à long terme pour répondre à cette demande.

Enfin, seront investiguées les opportunités de relier Lille à un grand hub international (Istanbul, Dublin...) afin de permettre aux habitants de la région de pouvoir partir d'un aéroport proche de chez eux et ensuite de disposer avec une seule escale d'un réseau de destinations vers l'Asie, l'Amérique du Nord et l'Afrique.

Ces différents axes de développement doivent générer une croissance régulière et raisonnable associée à la mise en service d'avions de plus grande capacité, synonymes d'un emport moyen\* significativement amélioré par rapport à la flotte actuelle desservant l'aéroport de Lille.

Pour atteindre ces différents objectifs, l'un des grands défis de l'aéroport consiste à adapter et moderniser ses infrastructures, et à optimiser les grandes fonctions dans le circuit de traitement des passagers, en accord avec les défis sociaux, économiques et environnementaux de la Métropole lilloise et de la Région Hauts-de-France.

## DESTINATIONS ACTUELLES ET PROJETÉES





## UNE COMPLÉMENTARITÉ TRAIN / AVION POUR CONSOLIDER LE RÉSEAU DE TRANSPORT DOMESTIQUE

Afin de consolider le réseau de transport domestique, l'aéroport de Lille-Lesquin souhaite mettre en place une politique de développement fondée sur la complémentarité de l'avion avec le train. La stratégie de développement de l'aéroport ne vise donc pas à relier les destinations facilement accessibles en train, afin de favoriser les infrastructures ferroviaires existantes. L'aéroport de Lille ne propose en effet aucune destination qui soit accessible en train en moins de 2h30. Lyon se trouve à minimum 3h de train de Lille, tandis que

pour se rendre à Nantes ou Strasbourg, le trajet en train dure plus de 4h. L'aéroport n'est donc pas concerné par l'objectif de suppression des vols intérieurs accessibles en moins de 2h30 en train.

La Région Hauts-de-France dispose d'une offre de transport ferroviaire large et diversifiée qui permet aux voyageurs de choisir le moyen de transport en fonction de leur besoin, confirmant la complémentarité, et non la substitution, entre l'avion et le train. Par exemple, le trajet en TGV vers Bordeaux n'autorise pas – ou difficilement – un aller-retour professionnel dans la même journée.

## POSITIONNEMENT DE LILLE DANS UN RÉSEAU DE TRANSPORT À PLUS GRANDE ÉCHELLE



## LES PROPOSITIONS DE LA CONVENTION CITOYENNE POUR LE CLIMAT

La Convention citoyenne pour le climat a proposé des mesures concernant le secteur aérien, parmi lesquelles l'interdiction de construire de nouveaux aéroports et d'étendre les aéroports existants ainsi que la suppression des lignes aériennes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps (sur un trajet de moins de 4h). Le projet présenté n'est pas concerné par l'interdiction des projets d'extension d'aéroports, car il consiste non pas à étendre l'aéroport, mais à moderniser ses installations, notamment pour des raisons réglementaires.

Dans tous les cas, Aéroport de Lille SAS mettra bien entendu son projet en conformité avec les éventuelles évolutions réglementaires qui feraient suite aux recommandations de la Convention citoyenne.

# Comment moderniser l'aéroport ?



Le projet de modernisation de l'aéroport de Lille comporte deux grands types d'opérations : celles permettant de mettre l'aéroport en conformité avec les réglementations futures (qui constituent le scénario de référence, sans projet) et celles qui visent à adapter l'aéroport aux trafics futurs (le scénario projet). L'amélioration de la desserte de l'aéroport est également un objectif du projet avec des aménagements portés par le maître d'ouvrage. D'un coût global estimé à 100,9 M€ HT (hors desserte), la mise en service du projet sera échelonnée de 2024 à 2030.

#### PERSPECTIVE INTÉRIEURE CÔTÉ ARRIVÉES



©VIZE / ENIA ARCHITECTES

Les illustrations de ce dossier expriment l'intention architecturale associée à l'offre finale du groupement Eiffage transmise au SMALIM. Elles seront revues en cohérence avec les décisions qui seront prises par le Maître d'Ouvrage à l'issue de la concertation publique. Elles ne constituent donc pas en l'état la notice d'insertion architecturale et paysagère du Permis de Construire, laquelle sera jointe au dossier d'enquête publique prévue mi 2021.

# Les opérations de modernisation

Inscrit dans un processus de conception itératif, le projet est amené à évoluer pour répondre aux enjeux déjà identifiés, ou qui le seront lors de la concertation préalable. Il s'agit ici d'une présentation au stade d'avancement actuel avec des propositions de variantes pour certains éléments.

## LA MODERNISATION DU TERMINAL

La configuration actuelle du terminal comporte plusieurs difficultés :

- Le terminal est encombré en raison de la concentration des flux (coexistence des zones de départs et d'arrivées sur un même niveau).
- La rampe d'accès pour les véhicules est régulièrement surchargée et sa proximité avec l'aérogare présente des risques en termes de sûreté (voiture bélier).
- Les salles d'embarquement manquent d'espace.
- L'aérogare manque de visibilité, notamment à cause d'une façade de parking couvert côté ville, et n'offre pas aux passagers l'image attendue d'un terminal aéroportuaire.

Plusieurs aménagements sont envisagés dans le cadre de la modernisation du terminal :

- La démolition de la rampe et du parking couvert existants ;
- La réhabilitation de l'aérogare existante, et notamment le réaménagement complet du niveau 2 (16 150 m<sup>2</sup> réhabilités, dont 8 000 m<sup>2</sup> au niveau 2) ;
- Le développement de l'aérogare existante dans la continuité du bâtiment existant (d'une surface actuelle de 18 000 m<sup>2</sup>, l'aérogare aura une surface à terme 33 400 m<sup>2</sup>).

Cette opération de modernisation consiste essentiellement en la réorganisation des flux passagers. Les principales fonctions supports sont maintenues à leurs emplacements actuels, limitant des opérations de délocalisation d'équipements techniques. Les aménagements reposent ainsi sur une séparation des flux passagers en arrivée et en départ, ainsi que sur une recherche d'optimisation en termes d'exploitation et de maintenance.

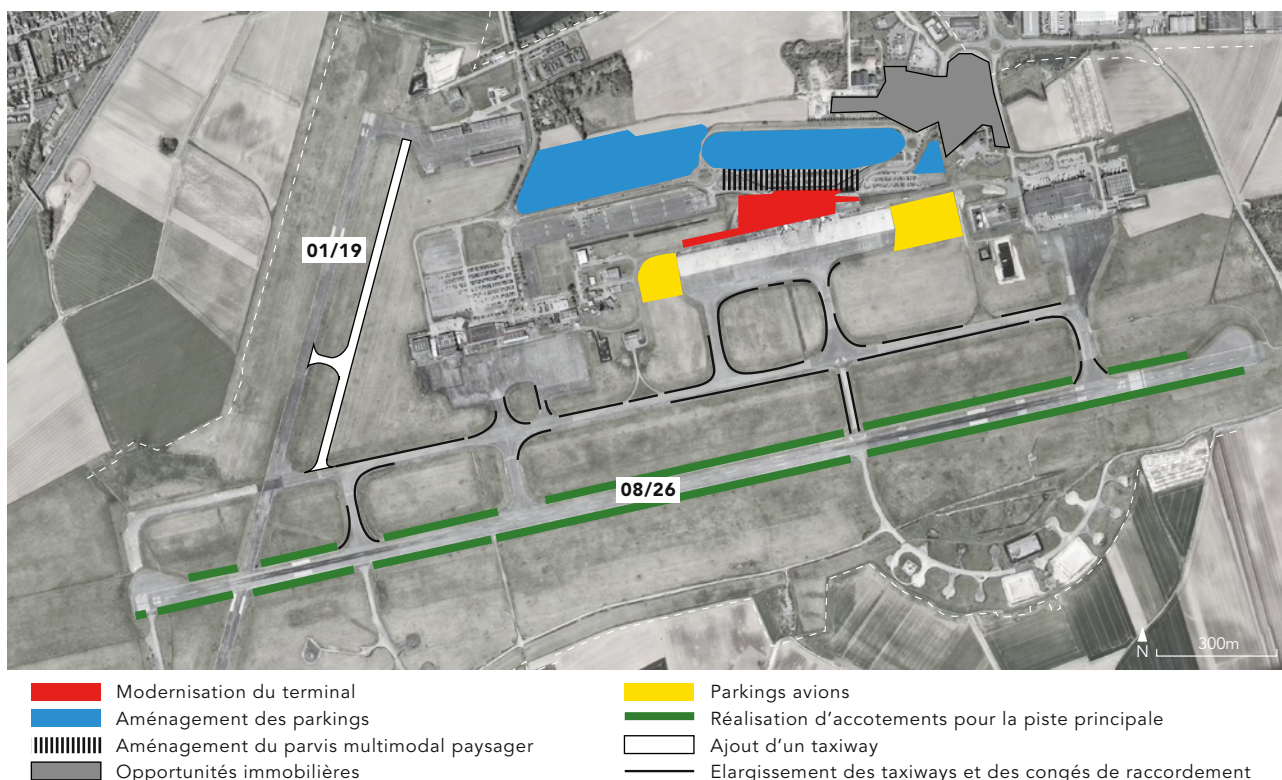
Les différents niveaux de l'aérogare seront réorganisés selon des fonctionnalités précises :

- **Le niveau 0** conservera des bureaux liés à l'exploitation ainsi que des locaux techniques. Le tri-bagage départs et le tri-bagage arrivées seront restructurés. Enfin, de nouvelles fonctions seront installées dans l'extension : une salle de livraison des bagages, un hall d'arrivée, des douanes, un hall vertical de départs assurant le lien entre le niveau 0 et 2, des locaux supports tri-bagages ainsi que des locaux techniques.
- **Le niveau 1** conservera également des bureaux liés à l'exploitation et des locaux techniques. Avec le projet, ce niveau comportera une extension des bureaux, un nouveau point de contrôle transfrontière en immigration, ainsi que des cheminements d'arrivées Schengen et non-Schengen.
- **Le niveau 2** constitue l'aérogare, espace principal de transit des passagers. Toutes les fonctions actuelles seront réorganisées : le hall départs, l'enregistrement, les Points d'Inspection Filtrage (PIF), le contrôle transfrontière, les salles d'embarquement Schengen, les commerces, et les espaces d'accueil du public avant enregistrement.

Le niveau 2 comportera également une « jetée », nouvellement réalisée. Cette jetée accueillera des salles d'embarquement flexibles (Schengen ou Non-Schengen) et 4 pré passerelles d'embarquement seront créées.



## LOCALISATION DES AMÉNAGEMENTS PROJÉTÉS



### LES TRAVAUX CÔTÉ PISTE

Côté piste, trois opérations sont envisagées :

**La réalisation d'accotements pour la piste principale** (la piste 08/26), de 7,50 m de part et d'autre de la piste, permettra de continuer à recevoir les aéronefs de nouvelle génération (B 787, A 350)<sup>7</sup>. Cela concerne également localement les taxiways\* (voies de circulation au sein de l'aérodrome), si ceux-ci devaient faire l'objet d'une réfection. Ces travaux interviendront sur une emprise totale de 3,91 ha. La piste n'est pas allongée et aucune nouvelle piste n'est créée.

**L'ajout d'un taxiway** permettra de résorber les difficultés de la disposition actuelle de la piste 01/19 pour laquelle il n'existe pas de voie de circulation parallèle. Les avions qui se posent sur cette piste doivent donc faire demi-tour et rouler jusqu'à l'aire de trafic E, occupant ainsi plus longtemps la piste. L'emprise du taxiway créé sera de 1,05 ha. Une réflexion sur le choix des revêtements a été menée : initialement prévu en surface imperméable, le taxiway pourrait être réalisé avec des matériaux visant à limiter l'imperméabilisation des sols (matériaux drainants).

<sup>7</sup> Ces travaux ont pour objectif de continuer à accueillir des aéronefs de code D et E. La piste, d'une largeur de 45m, doit être bordée de zones stabilisées de part et d'autre, pour empêcher l'entrée de débris dans les réacteurs extérieurs des avions quadri-réacteurs.

**L'extension de l'aire de trafic B** (le parking avions), sur une emprise d'environ 2,73 hectares, est prévue pour faire face à l'augmentation du nombre d'aéronefs dans un scénario futur. L'extension répondra à toutes les exigences réglementaires en matière de sécurité et d'environnement. Elle sera entièrement conçue avec des systèmes de drainage, marquage, éclairage, et projecteurs.

### LE CHEMIN DE RONDE PÉRIPHÉRIQUE

Le projet intègre la réalisation d'un chemin de ronde périphérique d'une longueur d'environ 9 kilomètres et d'une largeur utile de 3 mètres permettant la réalisation de patrouilles le long des clôtures existantes, sur la totalité de la périphérie de l'aéroport. Cet aménagement répond à des obligations réglementaires en matière de sécurité. Le chemin de ronde, comme le taxiway\* nouvellement créé, pourrait être traité avec des matériaux limitant l'imperméabilisation des sols.

### L'AMÉNAGEMENT DU PARVIS MULTIMODAL PAYSAGER

L'accès actuel à l'aérogare se fait par le rond-point Ouest, via une rampe menant au niveau 2. Cette dernière, dimensionnée pour le trafic accueilli lors de la construction en 1996, ne répond plus aux contraintes d'accessibilité actuelles :

- La cohabitation des différents modes de transport (bus, taxis, particuliers, navette) est confuse et n'offre pas de réelle place aux piétons ;
- La rampe est sous-dimensionnée par rapport au trafic actuel et donc fréquemment encombrée ;
- La proximité directe entre une voie de circulation de véhicules et la façade de l'aérogare induit des risques de sûreté, risques concernant également le parking sur deux niveaux ;
- L'agencement actuel bloque toute possibilité d'extension vers l'ouest.

### NOUVEL AMÉNAGEMENT DU PARVIS MULTIMODAL



Aussi, dans le cadre de la modernisation du terminal et de ses aménagements, il est prévu de démolir les rampes et le parking, et de mettre en place un parvis multimodal adapté à l'augmentation du trafic et à l'évolution des modes de transport. Il s'appuie sur les principes suivants :

- Mise à distance des véhicules vis-à-vis de l'aérogare ;
- Requalification des zones d'attentes et d'arrivée par la mise en place d'un auvent protégeant les passagers ;
- Piétonnisation des parcours courants (depuis les parkings, le dépose-minute, la gare de bus) par la création d'un axe central large et planté, entièrement piéton et par le prolongement des chemins piéton connectant les différents parkings ;
- Dissociation claire des différentes natures de flux par la création de zones propres pour chaque mode de déplacement :
  - Création d'un dépose-minute permettant de séparer clairement le côté départs du côté arrivées, avec des zones taxis, un accès navette, VTC et véhicules particuliers ;
  - Création d'une gare de bus, dimensionnée

pour 10 bus, accessible par une voie dédiée (liaison à double sens entre le giratoire Est et l'aérogare de 200 m environ) ;

- Prolongement des pistes cyclables existantes (création d'environ 1 km de pistes cyclables) et création d'un abri vélo ;
- Aménagement d'un parking proche de 211 places, relié à l'axe piéton central, avec mise en place d'ombrières photovoltaïques ;
- Aménagement paysager du parvis permettant de revaloriser le rapport de l'aérogare avec son site.

Le site dispose de 2 accès routiers raccordés à des voiries métropolitaines. Le projet ne prévoit aucun aménagement entre ces accès (matérialisés par des « portails ») et les voies structurantes.

Des modifications seront apportées aux branches du giratoire situé à l'Ouest de l'aérogare et une refonte complète (augmentation du diamètre, ajout de nouvelles branches) du giratoire Est est en cours d'étude.

Le risque de saturation à court ou moyen terme doit être vérifié et une réflexion globale en amont de la plateforme (A1-A23) doit être engagée. Une étude de trafic permettant de répondre à cette interrogation est en cours.<sup>8</sup>



<sup>8</sup> L'étude de trafic sera accessible au public mi-2021, dans le dossier d'évaluation environnementale.



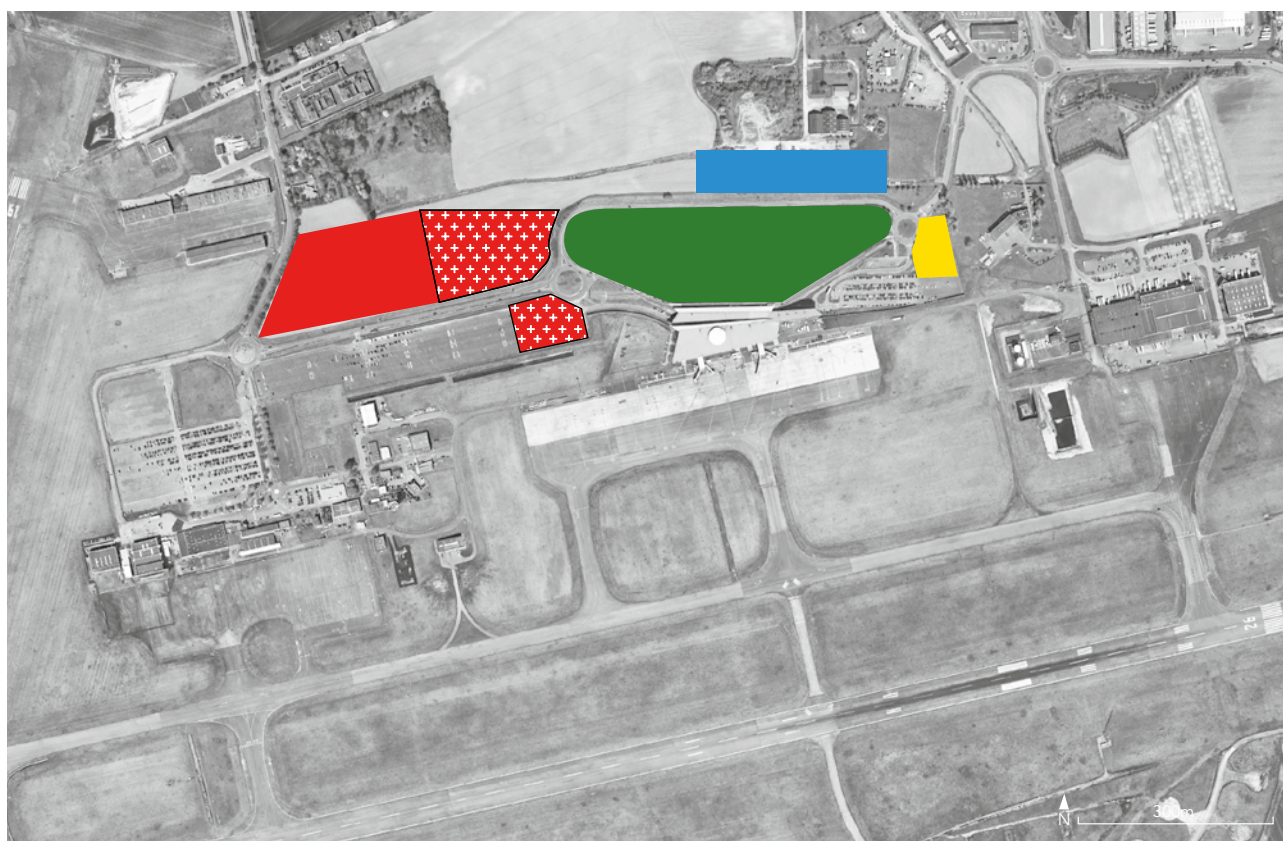
## L'AMÉNAGEMENT DES PARKINGS VL ET SES VARIANTES

L'aéroport compte aujourd'hui 4 212 places de stationnement réparties sur plusieurs parkings côté ville, auxquels s'ajoutent un parking loueurs de 141 places et un parking à destination du personnel de 320 places. Le projet prévoit que la capacité de stationnement en surface soit adaptée à l'évolution du trafic. L'analyse du besoin en

places de parking tient compte notamment des prévisions de trafic en passagers à l'horizon 2039 (3,9 millions de passagers), de la saisonnalité (variation de trafic entre l'été et l'hiver, étudiée sur les 3 dernières années), du ratio du nombre de places de parking par passager, mais également de la répartition avec les autres moyens de transports.

La part modale\* des transports en commun est actuellement de 5%. Ce chiffre progresse au fil

### LOCALISATION DES OPÉRATIONS RELATIVES AU STATIONNEMENT – SOLUTION INITIALE ET VARIANTES À L'ÉTUDE



- |   |                               |   |                                   |
|---|-------------------------------|---|-----------------------------------|
|  | P7 - Emprise initiale         |  | Réhabilitation du P2              |
|  | P7 - Variante 1 au nord du P2 |  | Extension du parking du personnel |
|  | P7 - Variante 2               |   |                                   |

## PRÉFIGURATION DU PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROPORT



©VIZE / ENIA ARCHITECTES

des années et atteindra 17% à l'horizon 2039, selon les estimations.

Le nombre de places nécessaires à l'horizon 2039 est estimé par Aéroport de Lille SAS à 5 586 places, soit un besoin théorique de création de 1 374 places. Dans le cadre de l'opération de réaménagement du parvis multimodal, il est prévu la suppression du P3, du P4 et du P5.

Le nombre de places de stationnement à créer à terme sera donc de 1 722 places.

La réhabilitation du P2 se fera de façon prioritaire pour palier la suppression des P3, P4 et P5. La réhabilitation du P2 prévoit une augmentation du nombre de places loueurs. Des places permettant la recharge des véhicules électriques seront également intégrées.

Sera ensuite développé un nouveau parking actuellement dénommé P7 (il sera renommé par la suite) pour compléter l'offre de stationnement en plusieurs phases au regard des besoins. Les parkings P3, P4 et P5 étant supprimés dans le cadre du projet, il y aurait à terme 4 parkings. Le parking P7 est prévu en plateforme au nord du P6, cela dit des remarques sont émises par la MEL et la DDTM car le positionnement actuel se situe dans l'aire d'alimentation de captage. Il faudra étudier des alternatives permettant de limiter l'impact du projet de stationnement par la réduction de la surface artificialisée et l'évitement de la zone située dans l'aire d'alimentation de captage.



## LES ÉTUDES D'OPPORTUNITÉ D'UN PROJET IMMOBILIER

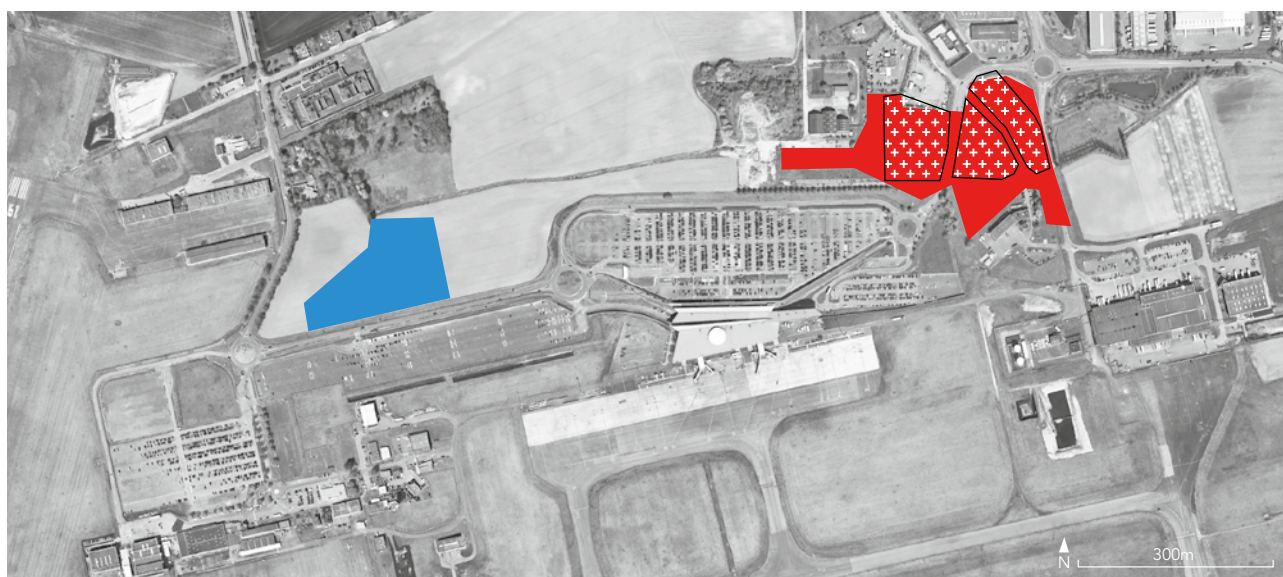
Des opérations immobilières, d'une surface de plancher globale d'environ 40 500 m<sup>2</sup>, font l'objet d'une étude d'opportunité. Elles s'inscriraient dans le cadre de la volonté de l'aéroport d'accompagner la croissance du trafic, en développant l'offre de services aux passagers et aux usagers.




Les opérations seraient constituées à moyen terme de lots d'activité ou de petite logistique, et à plus long terme de bureaux, voire le cas échéant d'un hôtel 2/3 étoiles suivant l'analyse de marché. Ces développements immobiliers étaient initialement envisagés au nord-est de l'aérogare.

Aéroport de Lille SAS mène actuellement des réflexions. Un développement en deux temps est analysé :

- Au Nord-Est, sur une emprise de 2,61 ha, l'objectif est de développer à moyen terme plusieurs lots de 500 m<sup>2</sup> à 1 500 m<sup>2</sup> dédiés à la petite logistique, aux locaux d'activités, ou aux entrepôts (avec pour chacun une répartition 20% bureaux et 80% dédiés à l'activité). L'étude capacitaire indique le développement potentiel de 12 500 m<sup>2</sup> de surface de plancher sur l'ensemble de ce secteur.
- À l'Ouest, sur une emprise foncière qui reste à préciser, l'objectif est de développer une opération tertiaire comprenant plusieurs lots de bureaux d'environ 4 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher chacun. L'étude capacitaire indique le développement potentiel de 28 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher sur l'ensemble de ce secteur.

### LOCALISATION DES OPPORTUNITÉS IMMOBILIÈRES - SOLUTION INITIALE ET VARIANTES À L'ÉTUDE



-  Localisation du projet de développement immobilier initial
-  Développement immobilier à long terme (28 000 m<sup>2</sup> de bureaux)
-  Développement immobilier à moyen terme (12 500 m<sup>2</sup> d'activités)



## LES OPÉRATIONS DE MISE AUX NORMES

Le projet présenté intègre des opérations d'adaptation afin d'assurer la conformité aux évolutions réglementaires ou aux améliorations requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien. Parmi les opérations décrites ci-avant, en l'absence de projet de modernisation, les opérations suivantes devront nécessairement être réalisées. Ces différentes opérations de mises aux normes représentent un coût de 13,4 M€ HT.

### **Construction des accotements de la piste principale 08-26.**

**Quoi ?** : réaliser des accotements revêtus de 7,5 m de large sur les deux côtés de la piste principale 08-26.

**Pourquoi ?** : se mettre en conformité avec les spécifications de certification édictées par l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne. Dans le cadre de la certification de sécurité de l'aéroport de Lille, la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord demande une mise en conformité au plus tard au 31/12/2025.

**En cas de non réalisation** : remise en cause du certificat de sécurité aéroportuaire<sup>9</sup> actuellement détenu par l'exploitant.

### **Construction d'un taxiway\* parallèle à la piste secondaire 01-19.**

**Quoi ?** : construire un taxiway\* pour les avions légers, parallèle à la piste secondaire 01-19, partant du taxiway P5 pour rejoindre l'aire de trafic des avions basés (aire de trafic E).

**Pourquoi ?** : répondre à une demande des services de l'Aviation Civile pour limiter le plus possible les temps d'occupation de la piste secondaire liés au roulage des aéronefs (les avions sont obligés aujourd'hui d'utiliser la piste pour circuler vers ou depuis l'aire de trafic E) et limiter le risque d'incursions de piste. Cette opération est prévue dans le contrat de Délégation de Service Public signé avec le SMALIM.

**En cas de non réalisation** : absence de réponse aux demandes des services de l'Aviation Civile et non conformité au contrat de Délégation de Service Public.

### **Elargissement des taxiways et des congés de raccordement, en cas de réfection de ceux-ci.**

**Quoi ?** : réaliser des compléments de chaussée sur les taxiways, dans les portions rectilignes pour passer à d'une largeur de 22,70 m à une largeur de 23 m, et dans les portions courbes pour assurer la marge réglementaire de sécurité entre le train principal de certains avions et le bord de chaussée.

**Pourquoi ?** : se mettre en conformité avec les spécifications de certification édictées par l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne. Dans le cadre de la certification de sécurité de l'aéroport de Lille, la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord demande une mise en conformité lors de la première reconstruction complète du corps de chaussée considérée.

**En cas de non réalisation** : remise en cause du certificat de sécurité aéroportuaire<sup>10</sup> actuellement détenu par l'exploitant.

<sup>9</sup> La détention d'un certificat de sécurité délivré par les autorités de l'Aviation Civile est indispensable pour exploiter l'aérodrome.

<sup>10</sup> ibid.

### **Réfection des éclairages des postes de stationnement avions.**

**Quoi ?** : renforcer les éclairages sur les aires de trafic avions B, C et D.

**Pourquoi ?** : se mettre en conformité avec les spécifications de certification édictées par l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne. Dans le cadre de la certification de sécurité de l'aéroport de Lille, la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord demande une mise en conformité au plus tard au 31/12/2025.

**En cas de non réalisation** : remise en cause du certificat de sécurité aéroportuaire<sup>11</sup> actuellement détenu par l'exploitant.

### **Remplacement du système de monitoring bruit et trajectoires (stations de mesure de bruit et système d'acquisition et de traitement des données trajectographiques).**

**Quoi ?** : renouveler le système de monitoring bruit et trajectoires actuellement vieillissant.

**Pourquoi ?** : 8 stations de mesure de bruit fixes implantées dans les communes riveraines, une station de mesure de bruit mobile pour la réalisation de campagnes de mesures ponctuelles, et une suite logicielle pour l'acquisition

et le traitement des données trajectographiques et acoustiques équipent actuellement l'aéroport.

Ce système a été mis en place de manière volontaire en 2008. A cette date, l'aéroport n'était pas sous l'autorité de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) ; il n'avait donc pas l'obligation de mettre en place cet outil jusqu'à présent. Ce système vise à favoriser la communication avec les riverains. Aujourd'hui, les matériels acoustiques équipant les stations de mesure de bruit ne sont plus fabriqués et des problématiques de maintenance pourraient apparaître à court terme. Par ailleurs, il est souhaitable d'améliorer la partie logicielle du système par de nouvelles fonctionnalités, notamment pour la visualisation des trajectoires via un portail internet. Le renouvellement du système permettra également de prendre en compte les prescriptions de l'ACNUSA.

**En cas de non réalisation** : incapacité à poursuivre dans de bonnes conditions la surveillance bruit actuellement opérée, avec l'impossibilité de maintenir le parc des stations de mesure de bruit, à intégrer des évolutions fonctionnelles souhaitables et à répondre aux prescriptions de l'ACNUSA.

### **Construction d'un chemin de ronde aux abords des clôtures périmétriques.**

**Quoi ?** : réalisation d'une chaussée permettant la circulation en véhicule tout le long de la clôture ; Nous envisageons la réalisation de ces contrôles de clôture (plusieurs fois par jour) en véhicule électrique. Ces travaux sont prévus à l'horizon 2024/2025.

**Pourquoi ?** : renforcer et faciliter les opérations de contrôle de la clôture périmétrique et conformément aux exigences figurant au contrat de la Délégation de Service Public et garantir le contrôle de l'intégrité de la clôture, point majeur de l'assurance sureté du site.

**En cas de non réalisation** : impact sur le travail des équipes dans le contrôle périodique des clôtures et en cas d'intervention, et non respect du cahier des charges du SMALIM.

### **Modification du système de tri et de contrôle des bagages de soute (consécutif à l'évolution des exigences réglementaires en matière de sûreté du transport aérien).**

**Quoi ?** : augmenter le niveau de performance du contrôle des bagages en soute

11 ibid

**Pourquoi ?** : satisfaire aux exigences du règlement de la Commission européenne (UE) 2015/1998. Cette évolution réglementaire vise à lutter contre les actes de malveillance et de terrorisme. Ainsi, les équipements permettant de contrôler les bagages en soute doivent satisfaire à la norme de niveau 3.

**En cas de non réalisation** : sauf dérogation obtenue auprès des autorités, l'exploitation d'équipements satisfaisant à la norme de niveau 2 n'est autorisée que jusqu'au 01/09/2022 au plus tard, ce qui est le cas de l'aéroport de Lille. Cette exigence doit être satisfaite pour poursuivre l'exploitation commerciale de l'aéroport au-delà du 01/09/2022.

### **Déconstruction de la rampe d'accès (dépose-minute) pour améliorer la protection du bâtiment en matière de sûreté.**

**Quoi ?** : déconstruction de la rampe d'accès

**Pourquoi ?** : Les recommandations des autorités compétentes en matière de sûreté aéroportuaire précisent la nécessité d'éloigner autant que nécessaire les véhicules pouvant s'approcher de la façade des bâtiments côté ville, ceci pour lutter notamment contre les véhicules béliers susceptibles de pénétrer dans les bâtiments. Ainsi, à partir du moment où les travaux de modernisation de l'aéroport

proprement dit seront lancés, ces travaux d'aménagement de la façade avec suppression de la rampe d'accès véhicules seront effectués.

**En cas de non réalisation** : non respect des recommandations de sûreté pour l'Aéroport de Lille.

### **Reconfiguration du parvis côté ville.**

Cet investissement est directement lié au point précédent : la destruction de la rampe d'accès implique de fait le réaménagement du parvis. Ainsi les travaux de modernisation de l'aéroport, quand ils seront lancés, impliquent systématiquement le réaménagement du parvis côté ville.

### **Rénovation du terminal existant (clos/couvert, équipements techniques...).**

Il s'agit ici de l'investissement prévu pour le maintien en l'état du terminal dans sa partie déjà existante. Ces frais s'entendent devoir être réalisés tout au long de la Délégation de Service Public afin de maintenir le bon état du bâtiment et de ses équipements pour accueillir le public.

### **Autres opérations de GER (Gros Entretien et Réparations) concernant notamment :**

- Ancienne aérogare ;
- Hangars basés ;
- Bâtiment SSLIA (Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs) ;
- Fret ;
- Réseaux d'assainissement ;
- Voiries et parkings côté ville ;
- Chaussées aéronautique et balisage lumineux associé ;
- Systèmes d'informations, courants forts/courants faibles ;
- Clôtures.

De même que pour le point ci-dessus, il s'agit ici des investissements nécessaires au maintien en état opérationnel des installations existantes.

**En cas de non réalisation** : impact sur l'état et la disponibilité des infrastructures, bâtiments et équipements nécessaires aux activités et à l'accueil du public.

## L'amélioration de la desserte

Compte tenu de la forte activité du territoire, les déplacements constituent un complément au projet, à moyen et long terme : le projet lui-même prévoit des améliorations, sous maîtrise d'ouvrage de l'aéroport, et qui permettront d'augmenter sensiblement la part modale des transports en commun. En 2020, on observe une part modale des transports en commun de 5%<sup>12</sup>. Dans sa proposition lors de l'appel d'offres, le groupement Eiffage Concessions-Aéroport Marseille Provence a pris un engagement ferme d'atteindre 12% en 2030 et 17% en 2039 de part modale des transports en commun<sup>13</sup>. L'évolution de la part modale des transports en commun de 5 à 17% n'est consécutive qu'aux seules actions menées par l'exploitant (augmentation des navettes, gare routière pour cars SLO) et ne prend pas en compte les évolutions qui pourraient être engendrées par les décisions des autorités organisatrices de mobilité. Les engagements pris reposent sur l'expérience d'Aéroport Marseille Provence qui a multiplié par deux sa part modale des transports en commun en 10 ans.

Les projets de transport portés par les collectivités viendront s'ajouter à plus long terme.

### LA DESSERTE ACTUELLE

L'aéroport est localisé à proximité des réseaux structurants de transports :

- À 10 km des gares du centre de Lille (Lille-Flandres) et du TGV (Lille-Europe) ;
- En connexion directe avec les autoroutes A1 et A23 ;
- À 3km de la gare ferroviaire de Lesquin ;
- La ligne de bus 68 du réseau ILEVIA dessert l'aéroport. Elle permet de relier la commune de Lesquin (gare ferroviaire), et la station de métro « 4 Cantons » située à Villeneuve-d'Ascq en environ 15 minutes. Un bus passe toutes les 20 à 60 minutes en journée et circule de 5h30 à 21h00 ;
- Une navette routière, exploitée à 100% par Aéroport de Lille SAS sans participation des collectivités, relie l'aéroport au centre-ville de Lille. Elle circule tous les jours, y compris dimanche et jours fériés.

Une étude de trafic est en cours de réalisation<sup>14</sup>. Cette étude comportera une analyse de la situation actuelle (comptages, part modale\* actuelle, moyens de déplacement des salariés et voyageurs, fonctionnement des parkings) ainsi qu'une synthèse des solutions de transport déjà étudiées pour la desserte de l'aéroport. Cette étude de trafic permettra de vérifier le risque de saturation des réseaux qui desservent l'aéroport, et d'engager une réflexion globale sur le trafic en amont de la plateforme, en particulier sur les autoroutes A1 et A23.

12 Les engagements du groupement ne portent que sur les passagers qui emprunteront des bus desservant l'aéroport de Lille. Ce chiffre prend en compte uniquement la navette centre-ville. Il ne prend pas en compte la L68, ni les autocars privés.

13 Le calcul des parts modales a été réalisé à partir des données disponibles pour établir l'offre du groupement. Ces 17% prennent en compte la navette centre ville (11%), les «cars macron» (5%) et la L68 (1%).

14 L'étude de trafic sera accessible au public mi-2021, dans le dossier d'évaluation environnementale.





## LES INITIATIVES DE L'AÉROPORT EN MATIÈRE DE DESSERTE

Aéroport de Lille SAS porte une attention particulière au développement des transports en commun, et plus particulièrement des bus. L'objectif est d'accroître significativement la part modale\* des transports en commun, c'est-à-dire la part des passagers de l'aéroport qui utilise les transports en commun. Pour cela, l'Aéroport de Lille SAS s'engage à ce que les initiatives qu'il porte permettent d'atteindre 17% de passagers utilisant les transports en commun à l'horizon 2039<sup>15</sup>, indépendamment des projets portés par d'autres maîtres d'ouvrage. Actuellement, la part modale des transports en commun est de 5%.

À ce stade, l'aéroport a engagé des initiatives dans son champ de compétences pour atteindre cet objectif :

- **Augmenter la fréquence de la navette reliant le centre-ville (Navette Euralille)**, afin d'offrir un service fluide et adapté à la demande des passagers. Aujourd'hui, une navette dessert les gares de Lille toutes les heures, de 05h30 à 22h30, et un bus effectue la liaison vers la station de métro des 4 cantons toutes les 20 à 60 minutes en journée, de 5h30 à 21h00.

Aéroport de Lille SAS a précédemment rencontré le service transports de la Métropole Européenne de Lille, le syndicat mixte Hauts de France mobilité, ainsi que les responsables d'Illévia, afin de leur présenter son ambition. En août, Haut de France mobilité a acté la présentation, lors d'un prochain comité syndical, de la demande d'intégration de la navette au réseau Pass Pass. De plus, s'inspirant de l'expérience d'Aéroport Marseille Provence, Aéroport de Lille SAS souhaite vendre la navette par le biais du TER. Dans ce cadre, une mise en relation de la MEL avec la Métropole Aix-Marseille Provence est envisagée. Ces différentes collaborations permettront de faciliter l'intermodalité. La navette proposera à terme des services complémentaires, en phase avec l'image de porte d'entrée sur le territoire que souhaite affirmer l'aéroport (service bagagiste, wifi à bord, billets numériques, etc.).

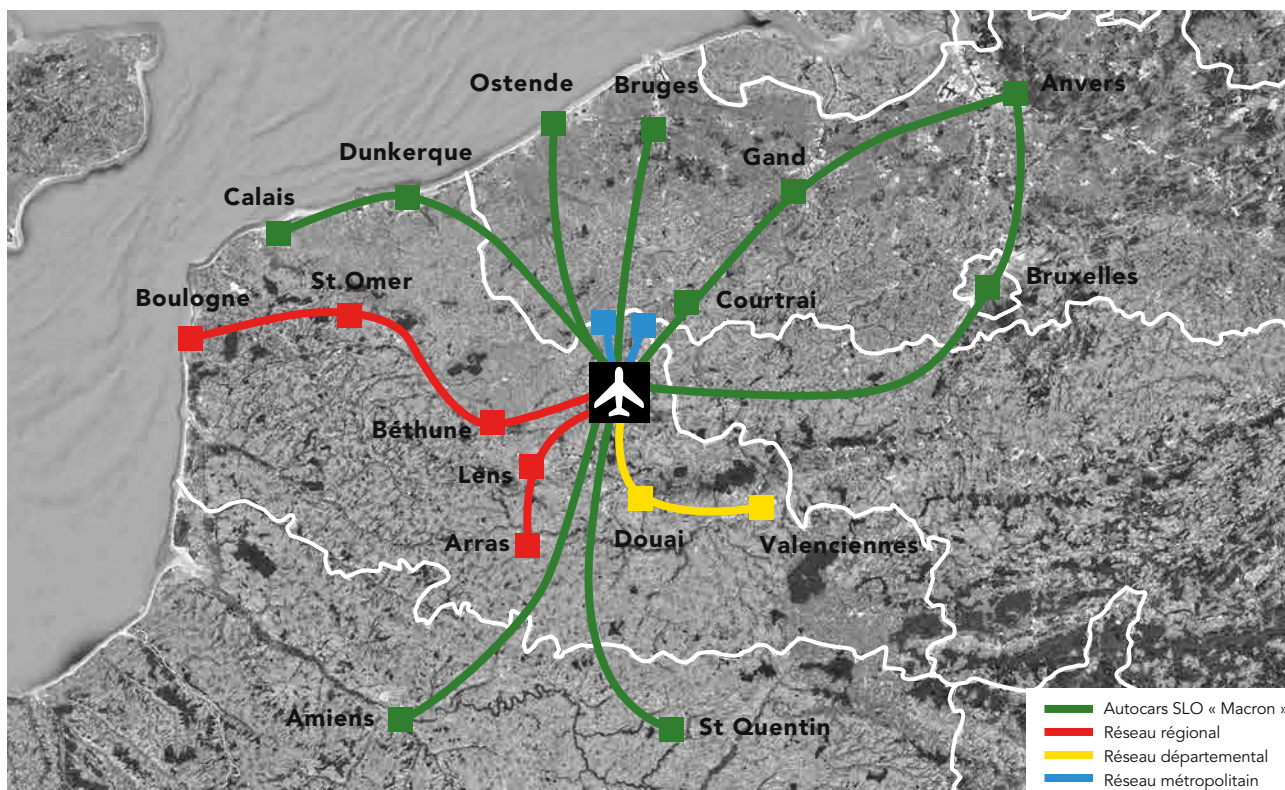
- **Création d'une gare routière au sein de l'aéroport**, suivant la politique de développement durable d'Aéroport de Lille.

15 Les engagements du groupement ne portent que sur les passagers qui emprunteront des bus desservant l'aéroport de Lille en dehors des autocars privés.

Au-delà du périmètre de la concession, l'aéroport n'a pas autorité en ce qui concerne la desserte en transports en commun, qui relève des autorités de transport. L'aéroport œuvre toutefois auprès des acteurs territoriaux du transport (MEL, Région) afin d'optimiser les différents dispositifs de desserte :

- **Développer les lignes métropolitaines.** La ligne 68 d'Ilévia permet déjà de relier Lesquin depuis Villeneuve d'Ascq. L'aéroport propose la mise en place d'une navette aéroport – Roubaix en passant par Villeneuve d'Ascq, qui partirait toutes les 30 minutes.

**PROJECTION DU RÉSEAU DE DESSERTE DE TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AÉROPORT À LONG TERME**



## LES PROJETS DE DESSERTE DE L'AÉROPORT HORS MAÎTRISE D'OUVRAGE ADL

Afin d'atteindre l'objectif de 17% de part modale des transports en commun\* en 2039, Aéroport de Lille SAS s'est engagé à accompagner et à promouvoir toutes les réflexions, études et travaux visant à améliorer la desserte en transports en commun de l'aéroport et de son environnement proche.

Le SMALIM a engagé la réalisation d'études de solutions de mobilité innovante desservant l'aéroport de Lille-Lesquin. Le SMALIM s'est par ailleurs prononcé sur la possibilité de mettre à disposition si nécessaire des emprises foncières non concédées permettant d'accueillir des stations de transport lourd ainsi que des parkings relais qui participeraient au désengorgement des flux.

En parallèle de ces études, Aéroport de Lille SAS s'est engagé à réfléchir à d'autres solutions innovantes de transport.

Cependant, le choix entre ces différentes opportunités n'a pas encore été fait et aucune étude opérationnelle n'a été initiée par les autorités organisatrices de transport territorialement compétentes.

### — Développer les lignes régionales.

L'aéroport envisage 4 nouvelles liaisons :

- Navette vers Valenciennes avec arrêt intermédiaire à Douai
- Navette vers Arras avec arrêt intermédiaire à Lens
- Navette vers Boulogne sur Mer avec arrêt intermédiaire à Béthune et Saint Omer
- Navette vers Calais avec arrêt intermédiaire à Dunkerque

### — Développer les dessertes par les services librement organisés (SLO) d'autocars (dits « cars Macron »),

en vue d'attirer des passagers des villes proches. L'aéroport pourrait constituer un arrêt supplémentaire à proximité de l'A1. Des contacts ont d'ores et déjà été établis avec les opérateurs des différentes compagnies de bus.

Enfin, l'aéroport soutient la recherche de solutions de desserte innovantes et les projets de transports en commun qui le concernent. Il participe à leur élaboration en coordination avec les autorités compétentes (voir encadré ci-dessus). Ces projets à plus long terme viendront s'ajouter aux efforts d'amélioration de la desserte de l'aéroport.

## La mise en œuvre du projet

### LES ACTEURS DU PROJET : QUELS RÔLES ?

**Le SMALIM – Syndicat mixte des Aéroports de Lille-Lesquin et de Merville** : composé de la Région Hauts-de-France, de la Métropole Européenne de Lille et de la Communauté de Communes Flandre Lys, le SMALIM, autorité publique chargée du service public aéroportuaire, est propriétaire de l'aéroport et en a confié la gestion et l'exploitation à Aéroport de Lille SAS, au travers d'un contrat de délégation de service public. Dans ce cadre, le SMALIM contrôle la bonne exécution des engagements pris par le délégataire.

**Aéroport de Lille SAS, l'exploitant** : le SMALIM lui a confié, en tant qu'exploitant aéroportuaire, la mission d'assurer l'aménagement, les investissements, la gestion, la maintenance et le développement commercial de la plateforme aéroportuaire. L'exploitant de l'aéroport doit donc mettre à disposition de ses clients et des acteurs de la plateforme les infrastructures qui assurent le bon fonctionnement de leurs activités et qui offrent des services de qualité aux passagers. Aéroport de Lille SAS est le maître d'ouvrage du projet de modernisation de l'aéroport.

**La DGAC - Direction Générale de l'Aviation Civile (Ministère des transports)** : elle garantit la sécurité et la sûreté du transport aérien en traitant l'ensemble des composantes de l'aviation civile : contrôle aérien, régulation économique, soutien à la construction aéronautique, aviation générale, formation aéronautique etc.

**Les compagnies aériennes** : elles assurent le service de transport aérien à leurs clients en exploitant des flottes d'aéronefs. Leurs pilotes opèrent les vols en suivant les procédures de navigation aérienne établies par la DGAC et selon les consignes opérationnelles données par les contrôleurs.

**Les opérateurs du contrôle aérien** : ils assurent le service de navigation aérienne auprès des pilotes afin d'assurer la sécurité des vols et la maîtrise des nuisances pour les riverains.

**Les collectivités locales** : les mairies de Lesquin, Seclin, Fretin, Avelin, et Templemars, ainsi que la Métropole Européenne de Lille et la Communauté de Communes Pévèle-Carembault sont les garants du respect des règles d'urbanisation autour de l'aéroport, en lien notamment avec le plan d'exposition au bruit\*. La Métropole et la Région Hauts-de-France sont les autorités organisatrices de la mobilité en matière de transports urbains, non-urbains et ferroviaires dans leur ressort territorial.

### LE COÛT ET LE FINANCEMENT

Le coût global estimatif des investissements à réaliser sur la plateforme gérée par Aéroport de Lille s'élève à 100,9 M€ HT ; il inclut des travaux liés à la mise aux normes de l'aéroport et des coûts spécifiques au projet de développement.



Les coûts de mise en conformité de l'aéroport sont évalués à 13,4 M€ HT comprenant :

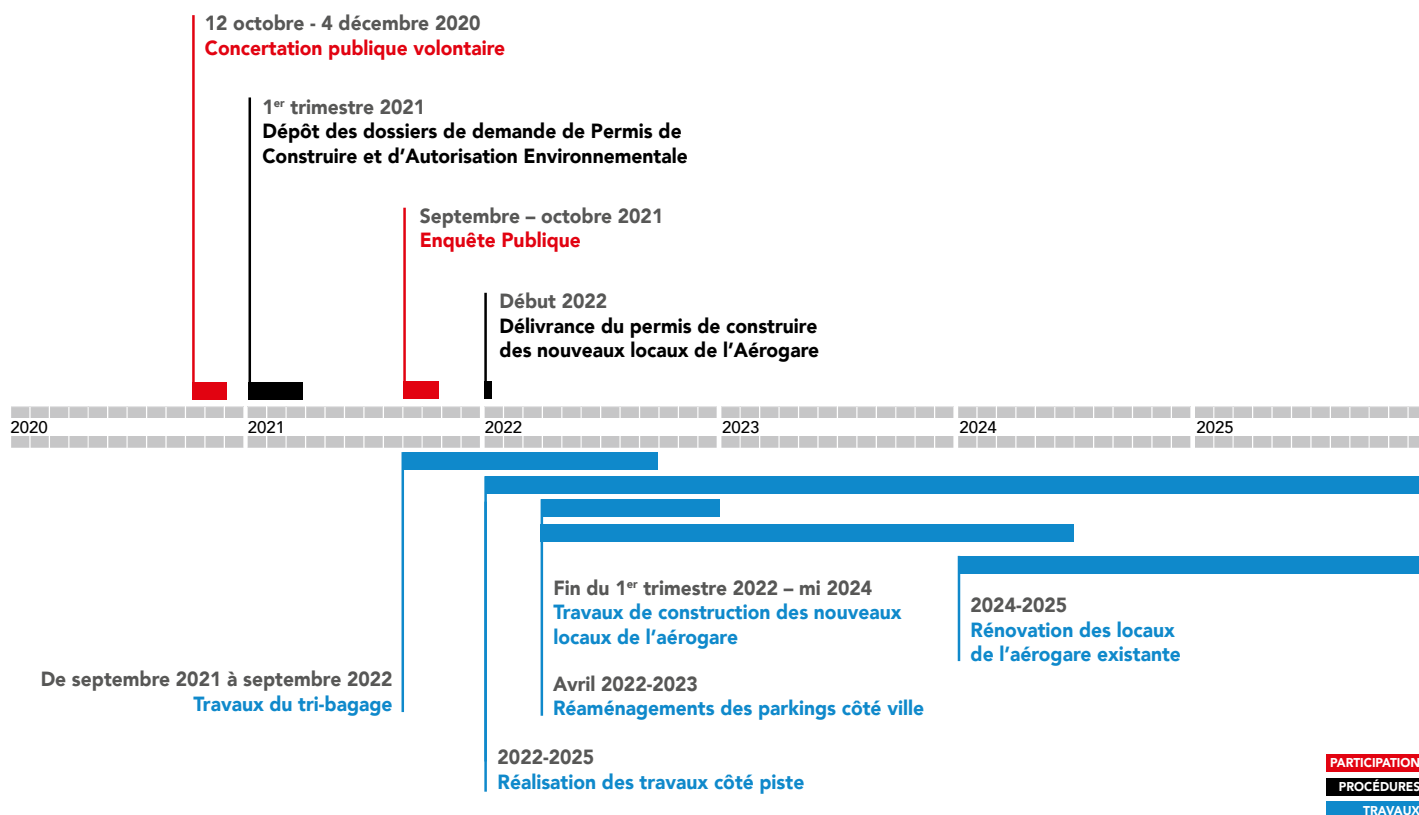
- Les travaux d'accotement de la piste principale, d'élargissement des taxiways\* et des raccordements existants, la création du taxiway parallèle à la piste secondaire (4,8 M€HT) ;
- Le nouveau système de tri et de contrôle des bagages en soute (3,7 M€HT) ;
- Le remplacement du système de monitoring bruit et trajectoires (0,6 M€HT) ;
- Les aménagements de voirie (dont la démolition de la rampe du dépose-minute) et la création du chemin de ronde (3,2 M€HT) ;
- Diverses mises aux normes environnementales et d'assainissement (1,1 M€HT).

Les coûts spécifiques au projet de modernisation sont, quant à eux, estimés à 87,5 M€HT comprenant :

- La conception, la réalisation et l'ensemble des équipements du terminal modernisé (80,6 M€HT) ;
- La déconstruction/construction des parkings (6,9 M€HT).

Le projet est entièrement financé par l'exploitant (Aéroport de Lille SAS, composé d'Eiffage et d'Aéroport-Marseille-Provence) qui met en place un financement de projet spécifique.

## CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET



# Les enjeux du projet pour le territoire





À ce stade du projet, les différentes études sont en cours pour connaître l'état initial et évaluer finement les enjeux du projet. Les incidences du projet présentées ci-dessous constituent donc une première approche.

Les impacts socioéconomiques attendus sont positifs, à travers l'activité que le projet devrait apporter à la métropole et à la région et les emplois qui pourraient être créés. Le maître d'ouvrage est par ailleurs très vigilant quant aux incidences sur l'environnement humain et naturel. L'étude d'impact, menée dans le cadre de l'évaluation environnementale à laquelle le projet est soumis, permettra d'affiner la connaissance des enjeux et de déterminer les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (mesures ERC) les plus appropriées.

## Les enjeux socio-économiques

Selon une étude publiée en 2015, les aéroports européens contribuent à l'emploi de 12,3 millions de personnes et génèrent 356 milliards d'euros de PIB chaque année, ce qui représente 4,1% du PIB total de l'Union Européenne.<sup>16</sup> Les aéroports représentent en ce sens un puissant levier de création d'emplois et de richesses pour tout un territoire.

**Le projet permettra le développement de l'économie et l'attractivité touristique de la Métropole lilloise et de la Région Hauts-de-France.** Les retombées socio-économiques directes, indirectes et induites seront appréciées dans l'évaluation-socio-économique, qui n'est pas encore réalisée. À ce stade, l'effet du projet est pressenti comme positif, la modernisation de l'aéroport visant à pérenniser et à développer une activité économique majeure du territoire de

l'agglomération lilloise. Le projet, en améliorant la qualité des services proposés par le territoire lillois, est source de connectivité et donc d'attractivité, notamment en termes de tourisme et d'affaires.

---

### LE SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE

Le scénario de référence représente l'évolution probable de l'environnement et de la plateforme aéroportuaire sans mise en œuvre du projet. En l'espèce, en l'absence de mise en œuvre du projet de modernisation, il sera toutefois indispensable de réaliser les opérations de mise aux normes des infrastructures aéroportuaires nécessaires pour assurer la conformité aux évolutions réglementaires, aux améliorations requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien, et leur maintien en parfait état. Le scénario de référence inclut donc ces opérations de mises aux normes mais pas celles de développement de l'aéroport.

En absence de projet de modernisation, l'aéroport ne pourra pas répondre à la saturation de l'aérogare, dégradant la qualité de service pour les passagers. Les trafics passagers et aériens stagneraient à partir de 2023<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> Étude d'InterVISTAS Consulting LTD, commandée par Airports Council International Europe (ACI EUROPE). L'étude, parue en janvier 2015 et intitulée *Economic Impact of European Airports* vise à quantifier et à documenter de manière indépendante la contribution économique des aéroports en Europe.

<sup>17</sup> Note de cadrage préalable, transmise aux autorités appelées à délivrer les autorisations, et à l'autorité environnementale.



## EN PHASE TRAVAUX

En tenant compte du calendrier prévisionnel, l'étude d'organisation du chantier conduit à un calendrier de mobilisation des emplois directs pendant la phase de construction. Ces emplois sont évalués en équivalents temps plein (ETP) :

2021 : 8 ETP  
 2022 : 90 ETP  
 2023 : 135 ETP  
 2024 : 125 ETP  
 2025 : 35 ETP

Au regard du montant d'investissement envisagé, la phase des travaux pourrait au total mobiliser environ 250 emplois directs et indirects.<sup>18</sup>

## EN PHASE EXPLOITATION

L'aéroport crée aujourd'hui environ 900 emplois directs et indirects, ainsi qu'une valeur ajoutée annuelle de 32 millions d'euros.<sup>19</sup>

En phase exploitation, le projet devrait générer une mobilisation supplémentaire de 600 emplois directs et indirects à l'horizon 2039, ainsi qu'une valeur ajoutée cumulée de 860 millions d'euros.<sup>20</sup>

Le projet ayant un impact global sur le territoire, les emplois seront créés progressivement. Ces emplois sont évalués en équivalents temps plein (ETP).

L'objectif est de travailler avec l'ensemble des partenaires concernés et de favoriser l'accès à ces emplois pour les travailleurs de la métropole et de la région. Des actions d'insertion seront développées et le projet associera des PME locales dès que possible.

## ESTIMATION DES EMPLOIS CRÉÉS PAR LE PROJET (EN ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN)

### Aéroport

79 ETP



Emplois créés par la société exploitante, Aéroport de Lille SAS

### Impact direct

321 ETP



Compagnies aériennes, assistants en escale, maintenance avion, contrôle aérien, navettes, agents cargo, concessionnaires commerces et restauration

### Impact indirect

200 ETP



Fournisseurs, sous-traitants et fonction supports aux activités directs (prestataires nettoyage ou inspection filtrage, aviateurs, agence de voyage...)

### Total



600 ETP

18 Une étude de décembre 2007 du Bureau d'information et de prévisions économiques (BIPE) pour le Ministère en charge de l'environnement retenait un ratio de 1 entre : emplois directs d'une part ; emplois indirects et emplois induits d'autre part.

19 Source : Analyses Arthur D. Little - Note : Estimatif basé sur des ratios (pas d'étude socio-économique détaillée)

20 Ces chiffres ont été réalisés par le groupement Eiffage-Aéroport Marseille Provence pour sa réponse à l'appel d'offre pour la gestion de l'aéroport de Lille. Cette première estimation de l'impact de la stratégie du groupement sur l'emploi provient d'un calcul basé sur les ratios clés de l'industrie, fournis par ACI/Intervista Europe 2015 et par l'Etude de la Banque Nationale de Belgique 2017. L'analyse est réalisée par le cabinet Arthur D. Little.

# Les impacts potentiels du projet sur l'environnement humain

## L'IMPACT POTENTIEL SUR LE NIVEAU SONORE

### Le Plan d'Exposition au Bruit\* (PEB)

L'aéroport de Lille-Lesquin est une infrastructure génératrice de bruit et fait l'objet d'un Plan d'Exposition au Bruit, qui permet de limiter l'urbanisation autour de l'aéroport. Le PEB de l'aérodrome de Lille-Lesquin a été approuvé le 15 janvier 2009, et concerne 16 communes.

La mesure du bruit est réalisée selon différents indices, dont notamment :

- Le Lden (Level Day Evening Night) correspond à un niveau de bruit moyen sur une période donnée. Il est exprimé en décibels (dB(A))\*.  
Le bruit n'étant pas ressenti avec la même acuité en fonction du moment de la journée, une pondération de 5 dB est appliquée en soirée (18h-22h) et une pondération de 10 dB est appliquée en nuit (22h-06h).

## LE PEB ET LE PGS

Le PEB est un document d'urbanisme d'État s'imposant aux documents d'urbanisme locaux. Il limite la constructibilité autour des aérodromes civils et militaires afin de prendre en compte les nuisances sonores. Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU), au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les dispositions des PLU doivent être compatibles avec les prescriptions du PEB en vigueur. Le PEB définit 3 ou 4 zones de bruit autour d'un aérodrome. Les zones de bruit du PEB sont basées sur des hypothèses

de développement et d'utilisation de l'aérodrome à court, moyen et long termes. Le PEB vise à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome. Ainsi, il régit l'utilisation des sols aux abords des aérodromes en vue d'interdire ou d'y limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations, et d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit ou plus compatibles avec le voisinage d'un aérodrome. La zone D (qui peut être

facultative) ne donne pas lieu à des restrictions de droit à construire. Le Plan de Gêne Sonore (PGS) délimite, autour des aérodromes français dont le trafic annuel dépasse 20 000 mouvements, un périmètre à l'intérieur duquel les habitations sont éligibles à une aide financière pour l'isolation phonique des logements. Ce plan délimite trois zones définies selon le trafic aérien estimé, les procédures de circulation aérienne applicables et les infrastructures qui seront en service l'année suivant la date de publication de l'arrêté d'approbation du plan.

Cet indice est utilisé pour la réalisation des courbes de bruit du Plan d'Exposition au Bruit.

- Le L<sub>Amax</sub> correspond au bruit instantané maximal (pic) d'un événement bruit. Il est exprimé en décibels (dB(A))\*.  
Il est utilisé lorsqu'un bruit présente de larges fluctuations au cours du temps, comme le cas d'un véhicule passant devant un observateur, dont le bruit varie de façon croissante puis décroissante. Le L<sub>Amax</sub> est communiqué en réponse aux signalements des riverains, pour indiquer le niveau de bruit maximal enregistré au passage d'un aéronef donné.

En matière d'impact sur les secteurs bâtis, la zone A du PEB (la plus exposée au bruit) concerne exclusivement des secteurs naturels, agricoles ou dédiés à l'usage aéroportuaire et représente une surface de 0,9 km<sup>2</sup>. La zone B englobe quant à elle uniquement des secteurs à vocation économique actuellement urbanisés ou urbanisables à terme et des secteurs naturels, agricoles ou dédiés à l'usage aéroportuaire. La zone C comprend en majeure partie des surfaces non urbanisées (4,4 km<sup>2</sup>), des secteurs à vocation économique (0,7 km<sup>2</sup>), et quelques secteurs mixtes à vocation résidentielle (0,03 km<sup>2</sup>).

La zone D couvre quant à elle une surface de 23,2 km<sup>2</sup> comprenant 17,4 km<sup>2</sup> de surfaces non urbanisées, 4,1 km<sup>2</sup> de surfaces à vocation économique et 1,76 km<sup>2</sup> de surfaces à vocation mixte situées principalement sur les communes d’Avelin, Bouvines, Houplin – Ancoisne, Sainghin-en-Mélantois, Seclin et Templemars.

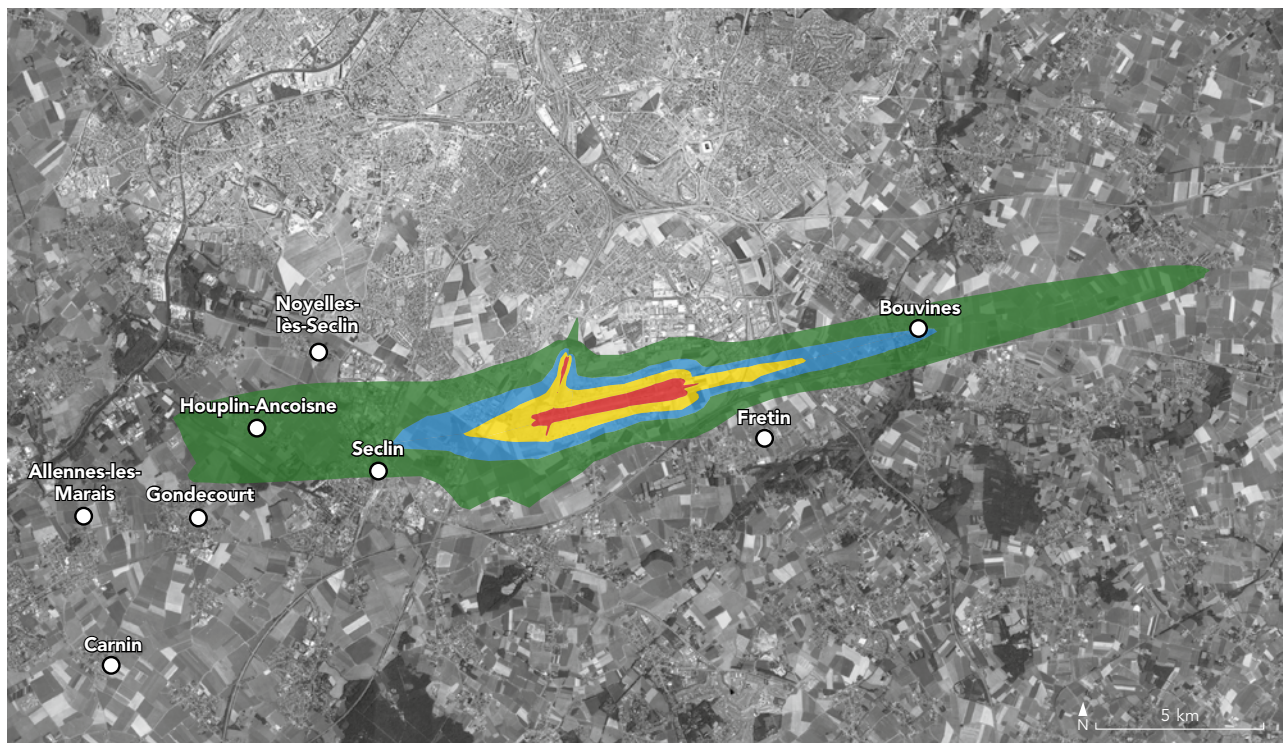
D’après le PEB, 4 600 personnes sont exposées aux nuisances sonores de l’aéroport. Elles sont situées dans la zone C (230 personnes) et dans la zone D (4370 personnes).

Le trafic aérien projeté par le schéma de développement de l’aéroport est inférieur aux hypothèses de trafic retenues dans le PEB de 2009.

Le PEB a, en 2009, défini les hypothèses de trafic suivantes :

- Hypothèses à court terme de 51 000 mouvements\*/an dont 36 000 mouvements liés à des vols commerciaux\*.
- Hypothèses à moyen terme de 61 000 mouvements/an dont 41 500 mouvements liés à des vols commerciaux.

### LE PLAN D’EXPOSITION AU BRUIT (PEB) ET LES STATIONS DE MESURE DU BRUIT



- Zone A : zone de bruit fort ;  $L_{den} > 70$
  - Zone B : zone de bruit fort ;  $70 > L_{den} > 62$
  - Zone C : zone de bruit modéré ;  $62 > L_{den} > 57$
  - Zone D : zone de bruit faible ;  $57 > L_{den} > 50$
- Stations de mesure du bruit



- Hypothèses à long terme de 71 000 mouvements /an dont 51 000 mouvements liés à des vols commerciaux.

En 2019, le nombre total de mouvements d'avions enregistrés à l'aéroport de Lille-Lesquin était de 32 668 dont 21 139 liés aux vols commerciaux, soit moitié moins que les hypothèses prévues par le PEB. Les projections envisagées par le projet à l'horizon 2039 (24 729 mouvements commerciaux avec passagers) restent également largement inférieures aux hypothèses prises par le PEB.

### **Un développement par une augmentation de l'emport moyen\***

L'augmentation de l'emport moyen est un levier important dans la stratégie de développement de l'aéroport, car elle permet de gagner en efficacité, en augmentant le trafic passagers (le nombre de passagers), sans faire augmenter aussi rapidement le trafic aérien (le nombre de vols).

L'emport moyen évolue ces dernières années à la hausse, témoignant d'une amélioration de l'efficacité du trafic aérien. Ceci s'explique d'une part par l'amélioration des taux de remplissage des avions indépendamment de la taille des avions et d'autre part, par l'augmentation de la taille des avions. L'emport moyen est ainsi passé de 68,8 en 2009 à 103,6 en 2019.

Cette amélioration de l'emport moyen permet, en situation projet, de rester bien en-deçà des seuils de nombre de vols définis dans le PEB.

---

### **LE SIVOM GRAND SUD**

Syndicat regroupant 33 communes créé en 2001, le SIVOM Grand Sud (Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple) possède 2 compétences liées à la protection et la défense des intérêts des populations concernées par les nuisances liées à l'aéroport de Lille-Lesquin ainsi que par le tracé routier de contournement sud de Lille. L'existence d'un tel groupement d'intérêts dédié aux nuisances aéroportuaires est un fait quasi unique. Il constitue un espace de dialogue apaisé entre les communes et l'aéroport. Le SIVOM porte une attention particulière aux signalements des riverains concernant les trajectoires aériennes inhabituelles. Chacune de ces plaintes fait l'objet d'une étude et d'une réponse.

---

### **Mesures de réduction de l'impact sonore**

L'aéroport de Lille met en place des mesures de limitation des nuisances sonores, dans une démarche continue.

Les principaux engagements de l'aéroport de Lille sont les suivants :

- Renouveler le système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires (2022) ;
- Mettre en place une modulation horaire et acoustique de la redevance d'atterrissage, pour inciter les compagnies à limiter les vols de nuit et à renouveler leurs flottes<sup>21</sup> (2021) ;
- Aménager la redevance de stationnement de nuit pour encourager les compagnies aériennes à stationner leurs avions longtemps et de façon ininterrompue la nuit sur ses aires de parking, dans la mesure où ils n'effectueront pas de vols nocturnes (2021) ;

---

21 Les avions les plus bruyants subiront une majoration de la redevance d'atterrissage de 20% (avions de groupe acoustique 4) à 100% (avions de groupe acoustique 1).

## LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT (CCE)

La CCE est l'instance de dialogue réglementaire entre un aéroport et son territoire sur les sujets environnementaux et notamment sur le thème des émissions sonores. Elle est créée par arrêté préfectoral en application de l'article R571-70 du Code de l'Environnement. La CCE est composée de trois collèges :

les professions aéronautiques (représentants des personnels et des usagers de l'aérodrome et représentants de l'exploitant de l'aérodrome), les collectivités locales (élus des intercommunalités et des communes concernées par le bruit de l'aérodrome, ainsi que des élus des conseils régional et général)

et les associations (associations de riverains de l'aérodrome, associations de protection de l'environnement concernées par l'environnement aéroportuaire). Cette commission se réunit sous l'égide de la Préfecture.

- Participer aux travaux d'élaboration du Plan de Gêne Sonore\*<sup>22</sup> et assurer – à terme – le traitement des demandes d'insonorisation des logements de riverains (les travaux sont déjà engagés par les services de l'Aviation Civile) ;
- Augmenter sensiblement l'empport moyen\* (action en continu) ;
- Assurer le dialogue, l'échange et la concertation pour une intégration durable de l'aéroport dans son voisinage (action en continu).

## L'IMPACT POTENTIEL SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

### Le projet va augmenter le nombre de mouvements d'avions\* et le flux routier.

Le projet devrait faire varier le nombre total de mouvements d'avions de 32 668 en 2019 à 36 691 en 2039. Cela représente une augmentation de 12% entre 2019 et 2039. Le flux routier devrait également évoluer, en lien avec l'augmentation initialement prévue de 78% du nombre de voyageurs entre 2019 et 2039. Le projet devrait donc générer une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, majoritairement par l'augmentation du trafic aérien puis routier, et légèrement par celui des activités et installations de l'aéroport.

En revanche le secteur aérien prend des mesures environnementales pour réduire son impact : amélioration de la performance des avions, biocarburants...

De plus, l'amélioration de l'offre aérienne sur l'aéroport de Lille-Lesquin devrait tendre à diminuer des trajets routiers effectués aujourd'hui vers les aéroports de Charles De Gaulle, Bruxelles ou Charleroi.

### Mesures de réduction

Pour l'aéroport, la réduction des impacts sur la qualité de l'air résidera dans l'augmentation recherchée de la part modale\* des transports collectifs. Actuellement de 5%, la part des transports en commun devrait atteindre 17% à l'horizon 2039. La réduction des impacts sur la qualité de l'air passera également par l'augmentation de la performance des installations aéroportuaires en matière de qualité de l'air (remplacement de l'usage des moteurs auxiliaires des avions par des installations électriques au sol). De plus, l'étude de la mise en place d'une modulation de la redevance d'atterrissage selon les émissions de polluants constituera également une mesure de réduction.

<sup>22</sup> L'aéroport de Lille vient de passer dans le champ de compétences de l'ACNUSA. Jusqu'en 2019 il n'avait en effet pas atteint le seuil de trafic requis (20000 mouvements d'avions de plus de 20 tonnes).



# Les impacts potentiels du projet sur l'environnement naturel

## LA RESSOURCE EN EAU, UN POINT D'ATTENTION MAJEUR

### Le projet induit l'imperméabilisation de nouvelles surfaces

Le projet va entraîner l'imperméabilisation de surfaces supplémentaires, estimées à 17,2 hectares dans le scénario projet (au plus défavorable et en considérant le projet de développement immobilier), soit une augmentation de 18% des surfaces imperméabilisées par rapport à l'état existant. Cette augmentation est évaluée à 3,9 hectares dans le « scénario de référence » (scénario sans projet de développement mais avec mise aux normes de l'aéroport).

La création d'une nouvelle surface imperméabilisée provoquera une augmentation du volume d'eaux pluviales collectées au droit de

la plateforme aéroportuaire. La nature des flux de polluants susceptibles de s'écouler sera la même que dans le fonctionnement actuel de l'aéroport. La gestion des eaux pluviales s'appuiera sur les mêmes principes que ceux existants, à savoir l'infiltration des eaux pluviales après passage dans des bassins de rétention. Seule la nappe exploitée pour l'eau potable, la nappe de Craie, pourrait être exposée à un risque de pollution accidentelle aux hydrocarbures essentiellement, en cas de dysfonctionnement des organes de protection existants. Le réseau de gestion des eaux pluviales comporte des séparateurs hydrocarbures, régulièrement entretenus, et un dispositif de vannes permettant de tamponner les eaux en cas de pollution accidentelle massive, en amont des bassins d'infiltration.

### La nappe de la Craie, ressource en eau stratégique et sensible

La nappe de la Craie, ressource stratégique pour l'alimentation en eau potable de la MEL, est présente au droit du projet. En effet, les champs captant du sud de Lille fournissent en moyenne 40% de l'eau potable redistribuée sur la collectivité, pouvant atteindre 100 000 m<sup>3</sup>/j en cas de besoin.

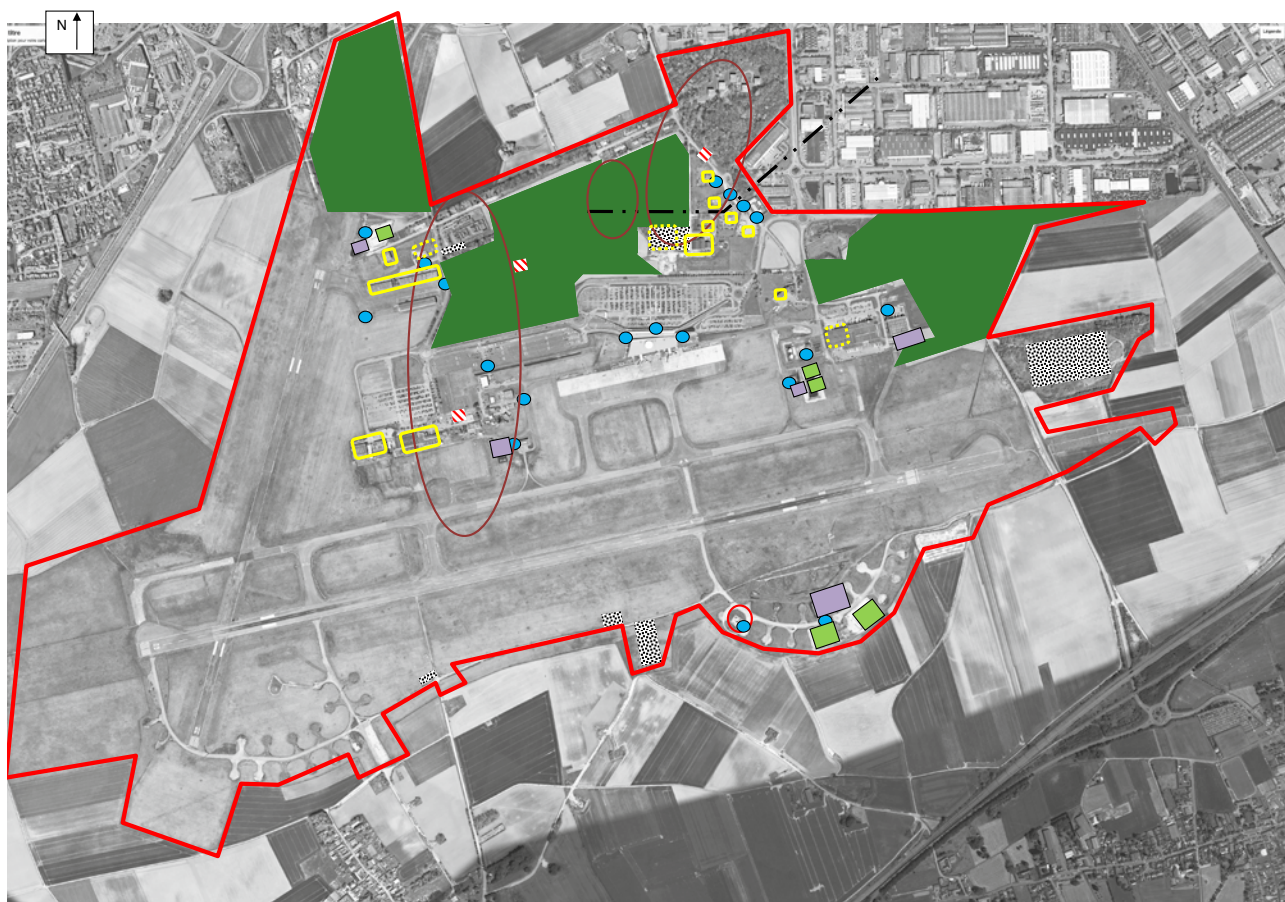
## UNE PREMIÈRE APPROCHE DES IMPACTS EN L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES ÉTUDES

Les inventaires écologiques étant en cours de réalisation, il est à ce jour prématuré de statuer sur cette thématique avant la fin des inventaires. Ceux-ci seront intégrés au dossier d'évaluation environnementale, qui sera porté à la connaissance du public mi 2021. Les premiers passages sur le terrain ont cependant pu confirmer l'absence de zone humide et la présence d'une avifaune diversifiée.

Ainsi, le projet devra considérer la proximité de deux sites Natura 2000, le site des « Cinq Tailles » à environ 8,5 kilomètres au sud-ouest de la plateforme aéroportuaire et le site du « Bois de Flines-lez-Raches et système alluvial du courant des Vanneaux » à 15 kilomètres au sud, ainsi que la présence de la Réserve Naturelle Régionale du « Héron » à 9 kilomètres au nord-est de la plateforme.

Concernant les risques, le périmètre de l'aéroport est uniquement concerné par le risque de mouvement de terrain lié à la présence d'anciennes carrières souterraines d'exploitation de la craie, notamment au nord des pistes. Les mesures de compensation des impacts résiduels seront définies en fonction des résultats de l'étude d'impact.

### LOCALISATION DES ZONES PRINCIPALES D'ENJEU



- |                                   |   |  |                              |
|-----------------------------------|---|--|------------------------------|
| Limite de site                    | Zone remblayée / stockage de déchets, gravats             | Zones cultivées                                    | Bassins de rétention d'eau   |
| Séparateurs hydrocarbures         | Zones supposées de sapes de guerre, galerie souterraine   | Fosse à incendie                                   | Bassins d'infiltration d'eau |
| Transformateurs pylône démantelés | Ancien bâtiments d'atelier, de réparation et de mécanique | Bâtiments d'atelier, de réparation et de mécanique |                              |
| Ancienne voie ferrée              |   |  |                              |



Pour protéger cette ressource, vulnérable au regard du contexte géologique local, des dispositions particulières ont été prises, notamment au niveau réglementaire :

- Élaboration par l'État, en mars 1992, d'un Projet d'Intérêt Général de Protection (PIG) des champs captant du sud de Lille. Le PIG porte sur 32 communes, incluant les communes du projet de modernisation de l'aéroport. En juin 2007, un nouveau PIG a été mis en place : la plateforme aéroportuaire est en partie concernée.
- Institution des périmètres de protection immédiate et rapprochée des forages par le biais d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en juin 2007.

Aucun captage n'est situé sur les communes du projet et l'aéroport se trouve en dehors des périmètres de protection immédiate et rapprochée institués par la DUP de 2007. En revanche, la plateforme aéroportuaire est en partie concernée par un secteur dit « vulnérable » du Projet Intérêt Général (PIG 2007) des champs captant sud de la Métropole. Le PIG définit les règles d'urbanisme à adopter sur chacun des secteurs.

En raison de la sensibilité du site, une étude hydrogéologique est en cours pour bien connaître le contexte et évaluer les impacts du projet. Cette étude, réalisée par le cabinet d'hydrogéologie SB2O (Aulnoy-lez-Valenciennes), sera portée à la connaissance du public mi-2021, dans le dossier d'évaluation environnementale.

## **Les mesures de protection de la nappe de la Craie**

Le projet est susceptible d'impacter la nappe en cas de déversement accidentel de produits. Pour ces raisons, l'aéroport a pris des dispositions particulières de protection de la nappe de la Craie.

Pour les eaux souterraines :

- Limitation de l'imperméabilisation ;
- Protocole en cas de pollution accidentelle ;
- Entretien des espaces verts (limitation d'utilisation des produits phytosanitaires) ;
- Présence d'équipement de traitement avant rejet ;
- Entretien régulier des ouvrages de traitement ;
- Suivi de la qualité des eaux infiltrées ;
- Analyses périodiques de la qualité des eaux de nappe ;
- Mise en place de vannes de sectionnement en cas de pollution accidentelle évitant le transfert des eaux polluées vers les eaux souterraines (stockage dans le bassin avant traitement hors site).

## **LE CHANGEMENT CLIMATIQUE**

### **Les émissions du secteur aérien au niveau mondial**

Le secteur de l'aviation représente aujourd'hui entre 2,5 et 3% des émissions totales de CO<sub>2</sub> à l'échelle planétaire, la source d'émission majeure étant le carburant. L'impact du secteur aérien s'élèverait à 4,9% du réchauffement climatique mondial.

## Les impacts potentiels du projet sur le changement climatique

Le projet devrait faire augmenter le nombre de mouvements d'avions\* de 12% entre 2019 et 2039 (le nombre total de mouvements d'avions passant de 32 668 en 2019 à 36 691 en 2039). Le flux routier devrait également évoluer, en lien avec l'augmentation initialement prévue de 78% du nombre de voyageurs entre 2019 et 2039. Le projet devrait donc générer une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, majoritairement par l'augmentation du trafic aérien puis routier, et légèrement par celui des activités et installations de l'aéroport.

À ce stade du projet, il n'est pas possible d'anticiper l'impact pressenti sur le climat, dans la mesure où ce dernier dépend des résultats des différentes modélisations, non réalisées à ce jour. Dans le cadre de l'étude d'impact, un bilan des consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre sera réalisé. Ce bilan prendra en compte :

- Les consommations et émissions directes liées au trafic aérien ;
- Les consommations et émissions indirectes liées au trafic routier ;
- Les consommations et émissions directes de l'exploitant aéroportuaire ;
- Les consommations et émissions indirectes liées aux autres émissions de la plateforme.

## Mesures de réduction

Afin de réduire les incidences sur le changement climatique et de réduire les gaz à effet de serre, l'aéroport s'est engagé dans différentes mesures :

- La démarche Airport Carbon Accreditation (ACA), porté par l'ACI EUROPE. Il s'agit d'un programme d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur aéroportuaire. L'aéroport de Lille-Lesquin vise à l'horizon 2027 le niveau 3+ (niveau maximum), correspondant à une réduction carbone maximale, et à la compensation des émissions résiduelles
- La conversion à l'électricité des équipements diesels (généralisation du recours aux systèmes d'alimentation électrique, notamment lors de la création des nouveaux postes avions).
- La mise en place de bornes de recharge pour véhicules électriques.
- Le développement des énergies renouvelables, avec l'étude d'un recours à la géothermie et le développement de production photovoltaïque.
- Le développement continu de l'emport moyen\* et l'optimisation de la flotte d'avions.
- Le développement et l'encouragement de l'usage de modes de transports en commun.

---

## LA DÉMARCHE « ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER » (ERC)

L'analyse des impacts du projet doit permettre d'identifier les composantes à l'origine d'impacts négatifs notables sur l'environnement ou la santé. Une fois identifiés, ces impacts doivent faire l'objet de mesures visant à :

- « éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;
  - compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité. »<sup>23</sup>
- 

23 Code de l'environnement, article R122-5

## Les impacts potentiels du projet en phase travaux

La modernisation du terminal, les travaux sur les pistes ainsi que les aménagements des parkings nécessiteront des terrassements superficiels. Cela engendrera un volume de déblais à évacuer, et donc une augmentation du trafic routier. Des optimisations apparaissent d'ores et déjà possibles au regard des variantes étudiées pour le P7 (emprise de 2,5 hectares au lieu des 5,9 initialement envisagés). Afin de réduire l'impact des travaux de terrassement sur le trafic, le maître d'ouvrage estimera le nombre d'évacuations à réaliser. Dans le cadre du projet de modernisation, le maître d'ouvrage veillera à mener une politique de prévention de la production des déchets, et orientera ses travaux afin d'optimiser les démarches de réemploi des matériaux présents sur le site qui feraient l'objet d'une déconstruction. Les déchets produits seront quant à eux traités selon la hiérarchie de gestion des déchets, à savoir la réutilisation lorsque pertinent, le recyclage, la valorisation et à défaut l'élimination dans des centres habilités.

Plusieurs mesures permettront par ailleurs de limiter les émissions de gaz d'échappement et donc l'impact du chantier sur le climat :

- Les engins de chantier respecteront les normes d'émission en matière de rejets atmosphériques ;
- Les déplacements sur le chantier seront optimisés notamment au travers de la mise en place de plans de circulation ;
- La limitation de la vitesse de circulation à 30 km/h sur le chantier ;
- L'interdiction de brûler des déchets sur le chantier.

Les informations sur les matériaux, le nombre d'engins et leur déplacement n'étant pas connues à ce stade du projet, la quantité de GES émise n'a pas encore pu être calculée.

Le bruit des engins et des opérations de terrassement et d'aménagement seront réduits par la mise en place de mesures en phase chantier :

- Intégration du paramètre « bruit » dans le plan d'installation de chantier ;
- Choix d'engins et de technologies les moins bruyants (par exemple, remplacement des klaxons de recul par avertisseur « cri du lynx ») ;
- Amélioration des approvisionnements des matériaux et des équipements permettant de limiter les trafics d'engins sur le site ;
- Planification des interventions exceptionnellement bruyantes sur des créneaux horaires peu sensibles.

En matière de biodiversité, les mesures consisteront :

- À limiter les emprises du chantier ;
- À adapter les périodes de chantier.

En matière de préservation de la ressource en eau, les mesures consisteront :

- À choisir les produits les moins dangereux pour le milieu aquatique ;
- À stocker les produits pouvant porter atteinte aux milieux aquatiques dans des conditions optimales pour protection de l'environnement : aire étanche, rétention... ;
- À avoir en permanence sur le chantier des moyens d'intervention en cas de pollution accidentelle : kit anti-pollution.

Enfin, les entreprises de travaux devront respecter une charte de « chantier à faible impact environnemental », qui prescrit plusieurs mesures :

- Favoriser la réutilisation des déblais sur site ;
- Rechercher des exutoires locaux ;
- Limiter et gérer la production de déchets de chantier (éléments préfabriqués, moins d'emballages) ;
- Favoriser le tri et l'envoi dans des filières de recyclage.

## L'évaluation environnementale

Le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin est soumis à évaluation environnementale de façon systématique au titre de la rubrique 39° « Travaux, constructions et opérations d'aménagement » du tableau annexé à l'article à l'article R122-2 du Code de l'environnement et au cas par cas pour les rubriques 8° « Construction d'aérodromes », 30° « Ouvrages de production d'électricité à partir de l'énergie solaire » et 41° « Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs ».

Une évaluation environnementale est requise pour l'ensemble dès lors que le projet atteint les seuils et remplit les conditions de l'une des rubriques applicables. **À ce titre une évaluation environnementale est en cours de rédaction par le cabinet EODD. Les résultats sont attendus mi-2021.** Son contenu sera conforme aux exigences de l'article R122-5 du Code de l'environnement.

Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone affectée par le projet, à l'importance et à la nature des travaux et à ses incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine.

Le contenu de l'étude d'impact comprend a minima :

- Un résumé non technique ;
- Une description du projet (localisation, conception, dimension, caractéristiques) ;
- Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet ;
- Une description des incidences notables du projet sur l'environnement, ainsi que de celles résultant de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs ;
- Les mesures envisagées pour éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les incidences négatives notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ;

### L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE, QU'EST-CE QUE C'EST ?

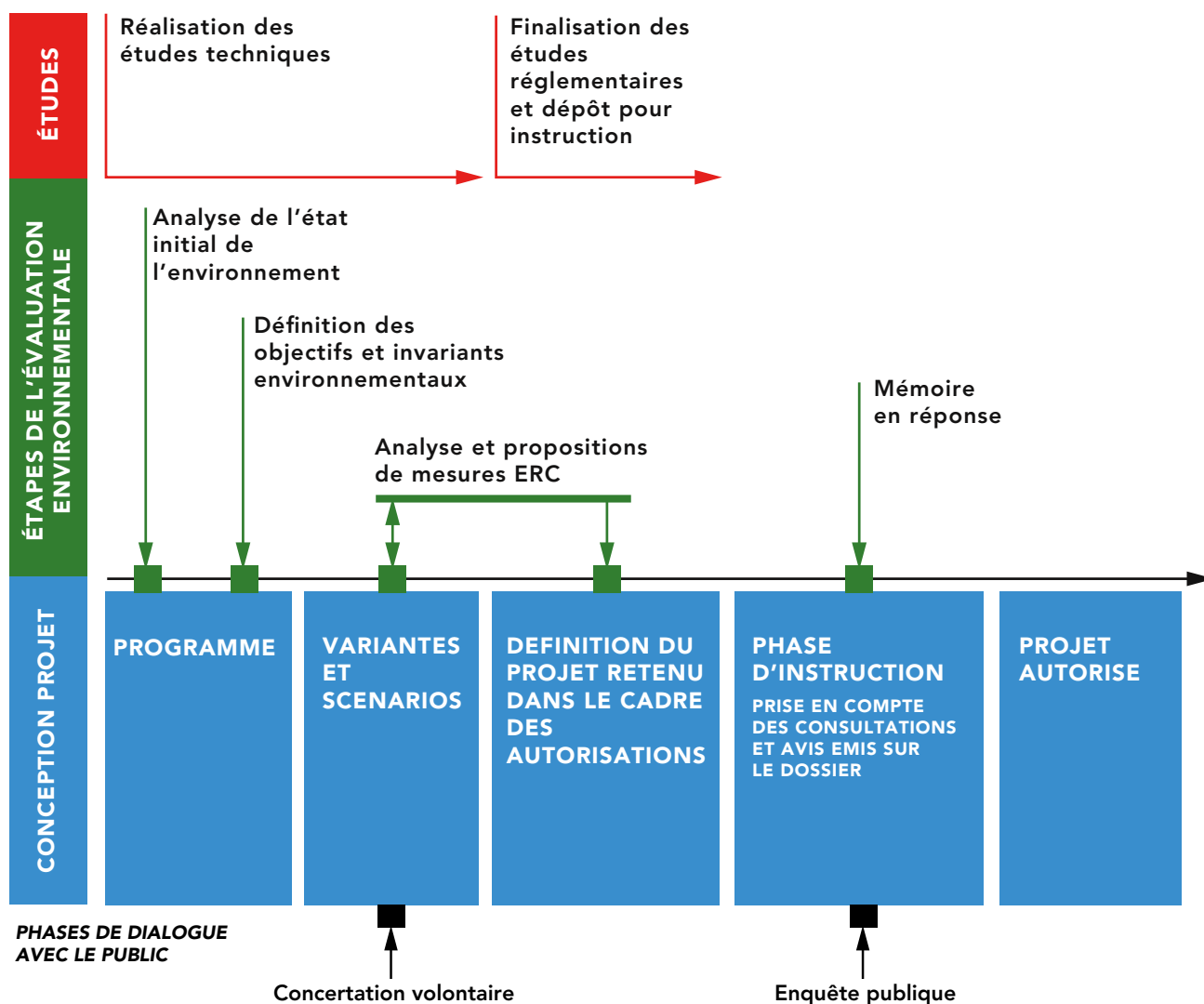
« L'évaluation environnementale est un processus visant à intégrer l'environnement dans l'élaboration d'un projet, ou d'un document de planification, et ce dès les phases amont de réflexions. Elle sert à éclairer tout à la fois le porteur de projet et l'administration sur les suites à donner au projet au regard des enjeux environnementaux et ceux relatifs à la santé humaine

du territoire concerné, ainsi qu'à informer et garantir la participation du public. Elle doit rendre compte des effets potentiels ou avérés sur l'environnement du projet, du plan ou du programme et permet d'analyser et de justifier les choix retenus au regard des enjeux identifiés sur le territoire concerné. L'évaluation environnementale doit être réalisée le plus en

amont possible, notamment, en cas de pluralité d'autorisations ou de décisions, dès la première autorisation ou décision, et porter sur la globalité du projet et de ses impacts. », Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/evaluation-environnementale>



## LE PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DANS UN PROJET



- Une présentation des modalités de suivi de ces mesures et de leurs effets ;
- Une description des solutions de substitution examinées et les principales raisons de son choix au regard des incidences sur l'environnement.

Pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend également une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, une analyse des effets prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation, une description des hypothèses de trafic, une analyse des enjeux écologiques et des risques liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet.

La réalisation du projet nécessite l'obtention de plusieurs demandes d'autorisations au titre du Code de l'urbanisme (Permis de construire pour le terminal, Permis d'aménager pour les aménagements des parkings) et du Code de l'environnement (Dossier d'Autorisation Environnementale). Ces demandes d'autorisation seront déposées au premier trimestre 2021.

L'étude d'impact est une pièce constitutive de ces différentes demandes d'autorisation. Elle sera réalisée par le cabinet EODD en vue du premier dépôt de demande, début 2021, avec une vision globale de l'ensemble des aménagements envisagés sur la plateforme aéroportuaire de 470 hectares et ses différentes installations. Des actualisations de l'étude d'impact pourront être requises pour les différentes autorisations ultérieures.

Dans un souci d'exemplarité, Aéroport de Lille SAS a déposé le 14 mai 2020 une demande de cadrage environnemental. Ce cadrage sera réalisé par les collectivités locales et par l'Autorité Environnementale nationale et permettra de préciser le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact. L'étude d'impact est une composante de l'évaluation environnementale. Elle est réalisée en vue du premier dépôt de demande d'autorisation avec une vision globale de l'ensemble des aménagements envisagés. L'étude d'impact sera portée à la connaissance du public lors de l'enquête publique prévue mi-2021.

Le projet va entraîner la création de nouvelles surfaces imperméabilisées susceptibles de modifier la gestion actuelle des eaux pluviales faisant l'objet d'un arrêté d'autorisation en date du 4 avril 2005. Une nouvelle autorisation loi sur l'eau doit être obtenue. Le projet est par conséquent concerné par une procédure d'Autorisation Environnementale, qui doit intégrer les différentes procédures et décisions environnementales requises pour l'opération. L'étude d'impact est une pièce du dossier d'autorisation environnementale.

Conformément à l'article L123-2 du Code de l'environnement, le projet étant soumis à évaluation environnementale devra faire l'objet d'une enquête publique préalablement à son autorisation. L'enquête publique permet au maître d'ouvrage de revenir vers le public avec des données précisées et des hypothèses, des méthodologies et des mesures préalablement confortées par les services de l'État et l'Autorité environnementale.



---

# GLOSSAIRE

**Avions basés** : avions dont la compagnie est basée au sein de l'aéroport. Les avions basés au sein d'un aéroport viennent se garer sur cet aéroport la nuit.

**dB(A)** : unité de mesure du niveau sonore. La pondération (A) permet de prendre en compte la sensibilité de l'oreille humaine à différentes fréquences.

**Emport moyen** : nombre moyen de passagers par avion.

**Mouvement d'avion** : un mouvement correspond à un décollage ou à un atterrissage d'aéronef sur un aéroport.

**Part modale des transports publics** : indicateur de mesure de l'utilisation des transports publics relativement aux autres modes de transports. La part modale des transports publics est mesurée en divisant le total des déplacements par transport public dans n'importe quelle période de temps par le nombre total de déplacements effectués sur la même période.

**Plan d'Exposition au Bruit (PEB)** : document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. Le PEB vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances.

**Plan de Gêne Sonore (PGS)** : plan qui délimite, autour des aérodromes français, un périmètre à l'intérieur duquel les habitations sont éligibles à une aide financière pour l'isolation phonique des logements.

**Taxiway** : voie de circulation d'un aérodrome délimitée et aménagée pour le déplacement des avions entre les points de stationnement et les pistes.

**Vol commercial** : vol assurant le transport public de passagers et/ou de fret et de courrier, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

**Zone de chalandise** : zone géographique d'influence commerciale de l'aéroport, d'où provient la majorité de sa clientèle.

**Aéroport de Lille  
Route de l'Aéroport  
59810 Lesquin**



103113410

PEFC



**PARIMAGE**

**Pour participer à la concertation  
[www.modernisons-aeroportdelille.fr](http://www.modernisons-aeroportdelille.fr)**