

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

CONCERTATION PREALABLE

Compte-rendu synthétique de la réunion d'ouverture du 12 octobre 2020 à l'Hôtel de Région

Participants : 167

- 68 personnes présentes (hors tribune et régie technique)
- 99 personnes ont suivi la réunion via Internet

Intervenants

- Marc-André GENNART, Directeur d'Aéroport de Lille SAS
- Eric VANDAMME, Aéroport de Lille SAS
- Yves COQUERELLE, Aéroport de Lille SAS
- Christophe COULON, Président du Syndicat Mixte des Aéroports de Lille et de Merville (SMALIM) et Vice-président de la Région Hauts-de-France
- Régis CAUCHE, Vice-Président de la Métropole Européenne de Lille

Garant de la concertation, désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP) : Laurent DEMOLINS

Animation : Aurélie PICQUE, Parimage

Ouverture de la réunion par Christophe COULON, Président du SMALIM, Vice-président de la Région Hauts-de-France

Christophe COULON remercie le public de sa disponibilité et de sa présence pour l'ouverture de la concertation. Il remercie également la présence du garant de la concertation, des intervenants ainsi que de la Préfecture du Nord, de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL Hauts-de-France), de la Direction Interdépartementale des Routes (DIR Nord), de l'Agence Régionale de Santé (ARS), d'ATMO Hauts-de-France, de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM Nord) et de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Il indique que le SMALIM ainsi qu'Aéroport de Lille SAS, groupement composé d'Eiffage Concessions et d'Aéroport Marseille Provence et retenu dans le cadre d'une délégation de service public en 2019, ont voulu partager avec le plus grand nombre ce projet de modernisation, grâce à une concertation volontaire. Le maître d'ouvrage a en effet perçu la concertation sur le projet de modernisation de l'aéroport comme une nécessité, même s'il n'y était pas contraint réglementairement, au regard de l'ampleur des investissements et de son analyse des enjeux.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Christophe COULON précise que le garant, Laurent DEMOLINS, sera présent tout au long de la concertation afin d'accompagner cette phase de dialogue.

Le Président indique que les élus du SMALIM ont travaillé à la définition de ce projet sur la base de trois constats :

- Les infrastructures aéroportuaires doivent être mises aux normes ;
- L'aérogare rencontre des problèmes de saturation ;
- L'avion est un mode de transport collectif qui doit permettre à la métropole et à la région d'offrir un service de qualité au monde économique et aux habitants du territoire.

Le choix du nouveau concessionnaire a été effectué par les élus du SMALIM sur la base d'un cahier des charges fondé sur ces constats. Le projet est piloté par les élus et mis en place par le délégataire, Aéroport de Lille SAS.

Enfin, Christophe COULON explique le fonctionnement de la gestion de l'aéroport. L'aéroport n'est pas privé. Il s'agit d'une infrastructure publique, qui, afin d'assurer le service public, est dans l'obligation d'accueillir les vols si une compagnie achète un droit de vol. Les compagnies ne sont pas subventionnées par de l'argent public. Le délégataire se rémunère uniquement par l'activité générée par l'exploitation de l'aéroport.

Présentation de la concertation par Marc-André GENNART, Directeur d'Aéroport de Lille SAS

Marc-André GENNART présente le dispositif de concertation retenu par Aéroport de Lille SAS : il indique les supports d'information mis à la disposition du public ainsi que les modalités de dialogue et de contribution, notamment les 9 rendez-vous proposés pour échanger avec le maître d'ouvrage et le site Internet dédié au projet (cf. diaporama).

Présentation de son rôle par le garant de la concertation, Laurent DEMOLINS

Laurent DEMOLINS se présente et indique avoir été désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), à la demande d'Aéroport de Lille SAS. La CNDP est une Autorité administrative indépendante qui est chargée de veiller au droit à l'information et à la participation du public, sur les projets d'envergure et qui ont un impact sur l'environnement. La CNDP veille également à la transparence de l'information donnée par le maître d'ouvrage, à la sincérité de son discours, le but étant d'enrichir le projet et de démocratiser la décision.

A l'issue de la concertation, le garant établit un bilan qui explique le déroulement de la phase de concertation, les thématiques débattues et le positionnement des différents acteurs.

Laurent DEMOLINS précise que la présence d'un garant de la CNDP n'est pas obligatoire réglementairement dans le cas de ce projet ; elle n'est obligatoire pour les aéroports que lorsqu'il s'agit d'un allongement ou d'une création de piste.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Présentation du projet par le maître d'ouvrage et ses partenaires

Marc-André Gennart, Eric Vandamme et Yves Coquerelle, d'Aéroport de Lille SAS, maître d'ouvrage du projet, présentent le projet et la concertation (cf. diaporama).

Echanges avec le public

Aurélie PICQUE remercie le maître d'ouvrage pour sa présentation et passe la parole au public. Au total, 13 participants sont intervenus, sur les thématiques suivantes.

- **La mobilité / l'accessibilité de l'aéroport**

Les projets de transports en commun

Un participant souhaite savoir si les accès routiers à l'aéroport seront repensés, voire élargis, au vu de l'augmentation du trafic passagers.

Un participant intervient au titre de Virage énergie, association de prospective énergétique et climatique. Il remarque que le passage de 5% à 17% de part modale des transports en commun d'ici 2039 représente en valeur absolue un passage de 1.9 millions à 3.2 millions de passagers se rendant à l'aéroport en voiture en 2039.

Il souhaite également savoir quelle est la part d'investissement public pour les projets de desserte de l'aéroport portés par la MEL (BHNS, voie dédiée, etc.) et connexes au projet de modernisation de l'aéroport.

Christophe COULON indique que le mode de coopération choisi entre l'exploitant et le SMALIM est une délégation de service public, c'est-à-dire que le SMALIM demande à un candidat d'exploiter, d'entretenir et de moderniser l'infrastructure, en ne lui versant aucun financement. L'exploitant se rémunère grâce au chiffre d'affaire lié à l'exploitation de l'aéroport et va dépenser 100 millions d'euros d'investissement pour la modernisation de l'aéroport et 70 millions d'euros pour l'entretien de l'infrastructure. Durant les 20 années de concession, cette infrastructure reste la propriété du SMALIM. Le SMALIM pourra participer au financement des projets de la MEL liés à la desserte de l'aéroport, par exemple par une mise à disposition d'une partie de ses emprises foncières.

Marc-André GENNART rappelle que l'objectif de l'exploitant est d'augmenter la part modale des transports en commun afin que cette part atteigne 17% d'ici 2039. Cela se traduira notamment par l'augmentation de la fréquence des navettes vers le centre-ville : partant de la situation actuelle d'une navette par heure (lorsque le trafic passagers sera revenu à la normale), l'aéroport proposera à terme trois navettes par heure. Le directeur de l'aéroport précise qu'une gare de bus est prévue dans le cadre du projet de modernisation, notamment en vue de créer des trajets en « cars Macron » qui passent par l'aéroport. En parallèle, d'autres actions seront entreprises par la MEL et la Région, autorités en charge des transports.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Régis CAUCHE, Vice-Président de la MEL, précise que les transports sont une compétence de la MEL. Il estime que la plateforme de la navette aéroport à Lille Flandres gagnerait à être améliorée. Il souligne que la MEL a voté un nouveau schéma directeur d'infrastructures de transports et qu'elle mène une réflexion à long terme sur l'amélioration de la desserte de l'aéroport, avec l'opérateur Ilévia.

Christophe COULON, Président du SMALIM, indique que la problématique des transports a été immédiatement repérée lors de l'appel d'offre pour la délégation de service public de l'aéroport. Bien que les transports ne relèvent pas de la compétence de l'aéroport, le projet donne une place privilégiée aux transports en communs et se préoccupe des différents projets de desserte qui sont en cours de réflexion. L'aéroport travaille avec les compagnies de bus SLO (services librement organisés) dits « Macron », afin que des voyageurs des régions voisines (y compris sur le versant Picard) puissent profiter de l'offre de destinations. Il précise que l'aéroport n'est pas responsable à lui seul de la congestion du secteur (autoroute A1, CRT). Mais au vu de la progression attendue sur 20 ans du nombre de voyageurs, le Président du SMALIM précise que l'aéroport a sa part d'efforts à fournir. Par ailleurs, il précise qu'il a proposé aux élus du Conseil régional et de la MEL d'aller au-delà du Schéma directeur des infrastructures de transports. Les élus métropolitains ont ainsi décidé que l'aéroport sera à terme desservi par un bus à haut niveau de service (BHNS) qui complètera la navette actuelle, sur une liaison différente. De plus, la possibilité d'une voie dédiée sur l'A1 est une solution envisagée par les élus. Il indique que le SMALIM a décidé de mettre à disposition de la MEL un foncier qui servira à créer un « hub » de mobilités, porte d'entrée sud de la métropole. L'idée est d'arrêter le flux automobile à proximité de l'aéroport afin de laisser la place au report modal, avec éventuellement une solution de transport lourd.

Concernant l'augmentation du nombre de passagers se rendant à l'aéroport en voiture en 2039, Christophe COULON rappelle que l'objectif d'atteindre 17% de la part modale des transports en commun d'ici 2039 sera le résultat des seules réalisations du concessionnaire (augmentation de la fréquence de la navette et construction d'une gare routière). Il convient d'y ajouter les effets de la réalisation des projets de la MEL et des autres autorités publiques en matière de desserte de l'aéroport en transports en communs (BHNS, question de la voie dédiée et études d'opportunité pour un mode de transport lourd). Le SMALIM indique vouloir être à la hauteur de ses responsabilités en ce qui concerne le futur de la desserte de l'aéroport.

Les circulations douces

Une participante résidant à Fretin demande si les bandes cyclables qui traversent l'aéroport vont être conservées et le cas échéant si elles vont être améliorées.

Christophe COULON indique que le vélo aura toute sa place au sein du projet, même si les bandes cyclables sortent rapidement du domaine aéroportuaire concédé. Le SMALIM a récemment autorisé la MEL à occuper par anticipation une parcelle de l'aéroport pour la prolongation de pistes cyclables, avec une volonté claire de la part du SMALIM : faciliter les mobilités douces et rendre les parcours en vélo possibles pour les personnes faisant ce choix.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Régis CAUCHE indique que la MEL a voté un budget dédié aux mobilités douces de 100 millions d'euros sur toute la durée du mandat, le vélo étant au cœur des préoccupations de la Métropole.

- **Les nuisances sonores**

Impact du projet sur l'environnement sonore

Une participante habitant à Fretin indique s'inquiéter du développement de l'aéroport. Elle explique que le bruit des avions est très difficile à supporter au quotidien dans le quartier du Marais et elle craint que de nouveaux avions « plus lourds » (du fait de l'augmentation de l'emport moyen et donc du nombre de bagages) ne survolent les habitations à plus basse altitude. Elle demande quelle est la responsabilité de l'aéroport à ce sujet, mais également si le nombre d'avions va augmenter avec le projet et quelles sont les solutions pour que les avions volent plus haut.

Marc-André GENNART, directeur de l'aéroport, explique être conscient de l'impact sonore de l'aéroport sur certains quartiers. Il indique qu'une mesure vient d'être prise malgré la crise : la mise en place d'un nouveau plan tarifaire qui pénalise les avions qui atterrissent entre 22h et 6h (60% de plus que le tarif normal). Il indique également que, pour inciter les avions à ne pas voler la nuit, le parking nocturne des avions deviendra gratuit, ce qui est une particularité d'Aéroport de Lille SAS. Il précise qu'en parallèle, les avions les plus bruyants (et les moins capacitaires) vont être supprimés petit à petit au profit d'avions plus propres et moins bruyants. La compagnie Hop ! va ainsi supprimer ses avions les plus bruyants. Transavia va reprendre ses vols en hiver avec des avions B737 d'une capacité de 189 places. Marc-André GENNART précise enfin que le projet de modernisation se fonde sur une augmentation du trafic avion de 12% d'ici 2039.

La DGAC ajoute que la question des trajectoires relève de la Commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport qui regroupe les élus, les professionnels et les riverains. L'association des riverains du Marais à Fretin sera représentée lors du renouvellement de cette instance. La DGAC est également consciente des problématiques de trajectoires et recherche des solutions. La DGAC indique que si une demande d'études est faite dans le cadre de la CCE, la DGAC est prête à travailler dessus en tant que service technique. La DGAC indique agir dans un cadre très codifié en termes de sécurité, et précise que des marges de manœuvre existent sur les décollages mais pas sur les atterrissages. En termes de manœuvrabilité, plus les avions sont lourds, plus les courbes sont larges. Cette problématique pourra être examinée lors de la réunion publique dédiée aux impacts et/ou lors de la prochaine CCE.

Localisation des stations de mesure sonore

Un participant demande s'il est possible d'installer des stations de mesure pour la piste secondaire, afin de mesurer le bruit sur les communes de Genech et de Templeuve.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Yves COQUERELLE indique que les secteurs de Genech et de Templeuve ne sont en effet pas équipés de stations de mesure du bruit fixes. Pour autant, il précise que des campagnes de mesure de bruit ponctuelles ont déjà été faites dans ces communes. Le bureau d'études en charge de la modélisation acoustique dispose ainsi de données pour évaluer le niveau de bruit dans ces secteurs ; il est donc possible à ce jour de faire des modélisations acoustiques aux différents horizons. Cela permettra d'évaluer l'évolution des courbes de bruit pour chaque secteur.

Une participante demande pourquoi une station de mesure est située rue du Vieux Moulin à Fretin.

Yves COQUERELLE indique que toutes les stations ont été mises en place en 2008, et qu'à cette époque, le secteur de la rue du Vieux Moulin était le plus concerné par les trajectoires. Depuis, la CCE a demandé à ce que les trajectoires passent entre les centres bourgs de Fretin et de Péronne. Le positionnement de cette station n'est donc en effet plus adéquat par rapport aux trajectoires. Il précise que des campagnes de mesure ponctuelles, grâce à une station de mesure mobile, peuvent être faites en lien avec les habitants (une campagne a déjà été menée dans ce secteur avec une station mobile).

Une participante résidant à Lesquin explique avoir remarqué une augmentation des nuisances sonores au décollage et à l'atterrissage. Elle se demande pourquoi il n'y a pas de station de mesure à Lesquin et à quelle date est prévu le renouvellement du système monitoring bruit et trajectoires. Elle questionne, de plus, l'existence d'un projet immobilier de l'autre côté de l'autoroute alors qu'il existe une règle de l'antériorité.

Yves COQUERELLE rappelle que le positionnement des 8 stations de mesure du bruit a été effectué en 2008, en concertation avec le SIVOM Grand Sud (Syndicat intercommunal qui regroupe 33 communes sur les questions de nuisances de l'aéroport, sonores notamment). Le positionnement des stations va être revu en 2022. D'ici là, Aéroport de Lille SAS s'engage à réaliser des campagnes de mesures mobiles de bruit dans les secteurs touchés par ces nuisances, directement en lien avec les communes et les riverains concernés.

Les trajectoires aériennes

Une participante demande pourquoi les trajectoires ont été modifiées il y a 4 ans, sans concertation avec les riverains de Fretin. La trajectoire passait auparavant au-dessus de l'autoroute, ne provoquant aucune nuisance. Comment trouver des trajectoires qui génèrent moins de nuisances ?

Aurélié PICQUE, animatrice de la réunion, indique que cette question pourrait utilement être traitée durant la CCE, car elle ne relève pas directement du projet. Elle précise que le maître d'ouvrage et les intervenant ont noté la question et y apporteront une réponse.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Une participante habitant à Fretin confirme que les trajectoires ont été modifiées il y a 4 ans. Si les avions continuent de passer au-dessus du quartier du Marais, la participante interroge la possibilité de mettre en place des mesures coercitives pour que les avions respectent les trajectoires (passer au-dessus de l'autoroute et des voies ferrées plutôt que des habitations).

Marc-André GENNART explique que l'aéroport n'a pas la faculté de sanctionner les compagnies car il n'a pas autorité. L'aéroport alerte toutefois les compagnies aériennes lorsque le non-respect des trajectoires est constaté grâce au système monitoring bruit. Les compagnies prennent au sérieux ces alertes et analysent leurs trajectoires afin de comprendre les raisons pour lesquelles l'avion a dévié. La réunion dédiée aux impacts sera l'occasion d'approfondir la question des trajectoires, avec notamment l'intervention d'experts.

- **L'impact du projet sur le changement climatique**

La compatibilité du projet avec les plans locaux de réduction des GES

Un participant intervient au titre de Virage énergie, association de prospective énergétique et climatique. Concernant le troisième objectif du projet (« *Proposer des destinations adaptées aux besoins des habitants de la région et de la métropole* »), le participant a des inquiétudes sur l'impact climatique du projet. Selon lui, si le projet vise à doubler le trafic d'ici 2039, cela pose un problème de compatibilité avec les annonces du secrétaire général de l'ONU qui souhaite diviser par deux les émissions de Gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030. D'autre part, il souligne que la métropole mène actuellement une consultation sur son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) dans lequel une réduction de 45% des GES d'ici 2035 et une neutralité carbone en 2050 sont prévues, et que le Schéma Régional de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) porté par le Conseil régional vise à diviser par 4 les émissions de GES d'ici 2050. Il pose donc la question de la compatibilité de l'augmentation du trafic aérien généré par le projet avec les différents plans locaux de réduction des GES.

Christophe COULON indique dans un premier temps que la stratégie nationale de réduction des GES relève d'un débat sociétal et politique.

Le Président du SMALIM indique ensuite que l'ambition des plans locaux de réduction des GES n'est pas incompatible avec le projet de modernisation de l'aéroport, ni à contretemps, car le projet s'inscrit dans l'obligation de garantir un service public de transport, et pour cela garantir une infrastructure qualitative et capable d'accueillir le nombre de voyageurs attendu.

La substitution train/avion

Le même participant souligne par ailleurs que le train est une alternative à l'avion :

- Roissy est un hub européen accessible facilement en train depuis Lille.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

- L'interdiction des vols intérieurs pour les destinations situées à moins de 2h30 en train est susceptible d'évoluer, avec des propositions à l'Assemblée nationale de l'élargir aux destinations situées à 4h de train.
- Lille est au carrefour des grandes lignes ferroviaires européennes.

Marc-André GENNART indique que la stratégie de développement de l'aéroport est fondée sur une non-concurrence avec le train. Les vols au départ de Lille n'ont aucune ambition de desservir des destinations situées à moins de 4h de train, ni de mettre en place des destinations transcontinentales pour lesquelles les voyageurs peuvent effectivement se rendre à Roissy. Les liens avec les hubs de Dublin ou d'Istanbul ne sont pas au cœur de la stratégie, il s'agit seulement d'une opportunité.

Une participante fait une remarque concernant la ligne aérienne Lyon-Lille, qui se trouve à moins de 4 heures de train.

Marc-André GENNART explique qu'une liaison Air France existe entre Lille et Lyon afin de relier le hub d'Air France. Il s'agit de la seule destination qui se trouve à moins de 4 heures de train.

Intervention du garant de la concertation

Laurent DEMOLINS, le garant de la concertation, est intervenu durant la réunion afin de rappeler les règles de la concertation. Il a souligné la nécessité que le maître d'ouvrage apporte des réponses précises aux questions parfois très concrètes posées par le public :

- Sur le thème de la mobilité et de la desserte de l'aéroport, le garant souhaite un éclaircissement sur le « qui fait quoi » et sur le calendrier. Il voudrait par exemple que soit expliqué qui est en charge du couloir dédié sur l'A1 (Etat, Région, etc.)
- Sur le thème des nuisances sonores, le garant indique que :
 - o le renvoi vers la Commission consultative de l'environnement est insuffisant pour le public ;
 - o le maître d'ouvrage doit expliquer pour quelles raisons et depuis quelle date la trajectoire qui passait au-dessus de l'autoroute a été modifiée ;
 - o le maître d'ouvrage doit indiquer s'il peut s'engager sur le déplacement de la station de mesure de la rue du Vieux Moulin à Fretin, et à quelle échéance.
- Concernant la compatibilité du trafic aérien avec les objectifs climatiques, le garant souligne que le public a le droit de connaître le positionnement de la Métropole et de la Région à ce sujet.

Ces réponses permettront de garantir le droit à l'information du public. Le maître d'ouvrage a une obligation morale de répondre le plus concrètement possible aux questions précises du public, y compris en allant chercher les réponses auprès d'autres organismes si elles ne relèvent pas de lui.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

- **Les impacts du projet sur l'environnement**

Les inventaires faunistiques

Un participant, administrateur du Groupe Ornithologique et Naturaliste du Nord-Pas-de-Calais, souhaite connaître le nom du bureau d'études qui réalise les inventaires biologiques sur la zone sud de l'aéroport (hameau de Has et Ennetières) où vivent des espèces patrimoniales, comme le busard des roseaux ou le bruant proyer.

Yves COQUERELLE indique que le cabinet EODD est en charge des inventaires faune et flore. Ces études ont débuté au dernier trimestre 2019 et se termineront fin 2020, afin de réaliser une année complète d'observation. La présence des espèces citées a effectivement été relevée sur certains secteurs de la zone aéroportuaire. Les études sont cependant en cours, et il semblerait que projet ne concerne pas les secteurs où vivent le busard des roseaux et le bruant proyer.

La qualité de l'air

Une participante demande les mesures prévues en matière de qualité de l'air et leur calendrier.

Yves COQUERELLE indique que des études sur la qualité de l'air sont actuellement en cours : un bureau d'étude spécialisé réalise un inventaire de toutes les sources d'émission. La campagne est réalisée sur 27 points de mesure. Le protocole a été défini en concertation avec ATMO Hauts-de-France. L'impact de l'évolution du trafic sur la qualité de l'air va être modélisé également. Les résultats de ces études seront intégrés au dossier d'enquête publique.

Concernant les mesures d'évitement et de réduction des impacts, l'aéroport va notamment :

- Pérenniser, par le biais d'une convention avec ATMO, une surveillance régulière de la qualité de l'air environnant ;
- Remplacer les équipements diesel sur les aires de trafic par des équipements électriques ;
- Equiper les parkings de bornes de recharge électrique.

- **Le financement et les modes de rémunération du concessionnaire**

Un participant, conseiller municipal de la commune de Genech, considère que la délégation de service public revient en quelque sorte à privatiser l'aéroport. Il demande des précisions sur le mode de rémunération du délégataire, afin de s'assurer que celui-ci ne soit pas intéressé par un développement trop important du trafic.

Christophe COULON explique que l'exploitant, désigné à la suite d'une réponse à un appel d'offre, gère et développe l'aéroport selon les orientations données par le SMALIM, un conseil d'administration

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

composé d'élus. Ces élus veillent à ce que la délégation confiée au concessionnaire soit bien respectée et échangent en confiance avec ce nouvel exploitant. Aéroport de Lille SAS est une entreprise qui se rémunère sur son chiffre d'affaires. Si ce chiffre d'affaires dépasse un certain seuil, il rémunère également le SMALIM, autorité concédante. Mais le Président explique que ce n'est pas une politique exacerbée en termes d'augmentation du trafic qui permettra au concessionnaire d'obtenir un meilleur chiffre d'affaire. Un aéroport public a l'obligation d'accueillir les compagnies qui achètent des droits de vol mais ne subventionne en aucun cas les compagnies pour qu'elles viennent se baser à Lille. La stratégie de l'aéroport de Lille consiste en un constat du développement dans un premier temps, avant de développer de nouvelles lignes, en réponse à une demande de service de transport.

- **Le développement de l'aéroport**

Le fret postal

Un participant, membre de France Nature Environnement Hauts-de-France, souhaite savoir s'il est prévu d'ouvrir l'aéroport au transport de courrier la nuit (fret).

Christophe COULON indique que la stratégie de l'aéroport n'est pas de développer le fret.

Marc-André GENNART ajoute qu'un petit nombre d'avions de fret arrive à l'aéroport durant la période des fêtes de fin d'année. Le développement du courrier ne fait pas partie non plus de la stratégie de l'aéroport.

L'accès à l'avion pour les populations les moins aisées socialement

Un participant indique qu'il serait intéressant que ce projet soit l'occasion d'inscrire l'aéroport dans une réflexion sociale sur le transport aérien, notamment au regard des 50% de la population qui ne peut pas partir en vacances.

Un participant intervient au titre de Virage énergie, association de prospective énergétique et climatique. Il indique que le prix d'un voyage en avion, si on prend en compte les externalités, est plus élevé que celui d'un voyage en train.

Christophe COULON indique que les compagnies low-cost ont profondément modifié le profil des voyageurs et l'accès au transport aérien. Il explique que l'étude la plus récente établissant le profil socio-économique des voyageurs en avion (Yoann Demoli et Jeanne Subtil, « Boarding Classes. Mesurer la démocratisation du transport aérien en France (1974-2008) ») date d'avant la démocratisation du transport aérien avec les compagnies low-cost. Le low-cost a élargi l'accès à l'avion. De plus, dans toutes les destinations intérieures au départ de Lille, l'alternative train est plus longue et plus chère. En 2017, le Ministère de l'Environnement et la DGAC ont sondé 42 000 passagers dans les aéroports dans une « étude voyageurs ». Les résultats montrent que la moitié des voyageurs en avion provient des « CSP+ », et l'autre moitié des « CSP- ». Par ailleurs, à Lille, les déplacements aériens

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

pour motifs professionnels ne sont pas les plus importants. Les communautés d'Afrique du Nord ou des pays de l'Est représentent une grande partie des voyageurs.

L'accessibilité sociale de l'avion est dans la réflexion de l'aéroport sur son offre de destinations. Il s'agit d'un critère regardé de près en termes de potentiel et de demande de voyages. Christophe COULON souligne d'ailleurs que les questions posées sur le site dédié au projet concernent à ce stade en majeure partie des demandes d'ouverture de nouvelles destinations au Portugal, en Espagne, en Italie, en Pologne et dans les Pays du Nord de l'Europe. Cela illustre une attente liée à ce mode de transport car il est financièrement abordable et plus compétitif que le train.

La communication sur les voyages

Un participant, employé de l'aéroport, demande quelle est la part de l'exploitant de l'aéroport dans la communication sur les destinations, qui est en premier lieu réalisée par les compagnies.

Marc-André GENNART explique qu'il s'agit d'un travail commun entre les compagnies aériennes et l'aéroport afin de faire connaître les lignes et de remplir les avions. L'aéroport a récemment communiqué sur les nouvelles destinations de Transavia et de Volotéa pour les vacances de Noël. Cette communication se fait en particulier par le biais de communiqués de presse et des réseaux sociaux.

Les destinations développées

Un participant intervient au titre de Virage énergie, association de prospective énergétique et climatique. Il demande sur le développement de quelles destinations repose la perspective de doublement du trafic. Il souhaiterait que soit mise à disposition le détail de l'évolution du trafic prévue en fonction des nouvelles destinations.

Marc-André GENNART explique que l'aéroport est en contact avec les compagnies aériennes pour le développement des nouvelles destinations ou l'amélioration des fréquences. L'analyse de la demande passe par le traitement de données internet. Il ne s'agit pas d'ouvrir des destinations monopolistiques mais d'instaurer une concurrence saine, afin que les nouvelles destinations soient utilisées et viables.

Marc-André GENNART précise que les différentes destinations qui seront développées dans le futur vont être renseignées sur le site internet du projet. Il y a deux axes de développement :

- L'augmentation de la fréquence actuelle et l'amélioration des horaires pour certaines destinations ;
- La promotion de nouvelles destinations pour tous les types de passagers (professionnels, touristes, familles).

L'aéroport souhaite ainsi développer les destinations pour lesquelles il y a une demande, comme les pays de l'Europe de l'est, et notamment la Pologne. Par ailleurs la MEL souhaite attirer des touristes

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

vers Lille, en particulier en provenance des pays de l'Est et du Nord de l'Europe. En 2019, les 60 destinations au départ de Lille sont toutes en direction du sud de l'Europe et de la Méditerranée.

La concurrence avec d'autres aéroports

Un participant, membre de France Nature Environnement Hauts-de-France, demande si les fonctions précédentes de Marc-André GENNART en Belgique influent sur la stratégie de l'aéroport de Lille vis-à-vis des aéroports belges.

Marc-André GENNART explique que le Ministre Wallon du transport aérien s'était inquiété de son arrivée à l'aéroport de Lille et de la concurrence avec l'aéroport de Charleroi. Il considère qu'il s'agit non d'une concurrence mais d'une complémentarité qui vise à donner une alternative aux passagers de la région.

- **La concertation**

Les objectifs et le caractère volontaire de la concertation

Une participante demande quel est le but de cette concertation au-delà de l'information et de l'enrichissement du projet, et pour quelles raisons le maître d'ouvrage a souhaité mener une concertation alors qu'il n'y était pas contraint réglementairement.

Marc-André GENNART indique que la concertation est en effet volontaire, avec pour but de recueillir les avis pour les intégrer au projet, avant dépôt du permis de construire. Suite au bilan du garant, le maître d'ouvrage rendra un rapport détaillant les mesures concrètes prises suite à ce dialogue.

Le garant indique qu'il rendra un bilan public dans le mois suivant la clôture de la concertation. Ce bilan fait état du déroulement de la concertation, des principales propositions du public et des différents sujets de discussion entre l'aéroport et le public. Le maître d'ouvrage reste cependant libre de ses engagements. A l'issue, ces deux documents (bilan du garant et rapport du maître d'ouvrage) sont joints au dossier d'enquête publique.

Christophe COULON ajoute être convaincu que ce projet ne peut pas être fait « dans son coin ». La concertation vise à réaliser un projet transparent et enrichi par le dialogue avec les participants, mais aussi à répondre à la demande sociale de partage de la décision politique. Le projet de modernisation de l'aéroport est un investissement important à l'échelle d'une région, qui doit être partagé, notamment au regard des conséquences de l'infrastructure sur le quotidien de nombreux habitants de la région.

Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Les marges de manœuvre financières pour prendre en compte les contributions de la concertation

Une participante résidant à Fretin demande s'il existe une marge de manœuvre sur l'enveloppe de 100 millions euros pour mettre en œuvre les propositions sorties de la concertation, notamment pour les solutions techniques relatives aux nuisances sonores.

Marc-André GENNART indique que des alternatives aux différentes opérations du projet sont à l'étude et sont encore modifiables.

Christophe COULON ajoute que le projet est construit sur la base des constats faits en 2019, qui ont évolué au regard de la situation sanitaire. Cette phase de concertation va notamment permettre d'adapter le projet au nouveau contexte.

Conclusion

Laurent DEMOLINS, garant de la concertation, indique que cette première réunion précise les grandes thématiques qui intéressent le public. Il rappelle qu'il appartient au maître d'ouvrage d'apporter des réponses aux interrogations du public et d'aller chercher ces réponses auprès des administrations concernées (Préfecture, Région, MEL, etc.), notamment en ce qui concerne les sujets ne relevant pas exclusivement de sa responsabilité. Il remercie l'aéroport de Lille pour cette réunion riche, positive, et qui répond pleinement à l'objectif de démocratie participative.

Christophe COULON remercie l'assemblée pour ces échanges. Il indique que le maître d'ouvrage a pris note de toutes les questions et reviendra spécifiquement vers les participants avec des réponses plus détaillées, notamment lors des réunions thématiques.

Prochaine réunion : Réunion thématique dédiée aux impacts le 2 novembre à 18h (horaire avancé pour le respect du couvre-feu), salle Ronny Coutteure à Seclin.