

DEPARTEMENT DU NORD

Modernisation de l'aéroport de Lille (ADL SAS)

« Demandes d'autorisation environnementale DAE-IOTA et de permis de construire »

**ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE
du 10 janvier 2022 au 1^{er} mars 2022**

CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS

Commission d'enquête

Président : Christian LEBON,

Membres : Jean-Marc DUMORTIER, François YOYOTTE



I - Le contexte de l'enquête publique

1 - le demandeur

Le porteur du projet et maître d'ouvrage est : Aéroport De Lille (ADL) SAS, société composée de 2 actionnaires (Eiffage Concession à 90% et Aéroport de Marseille Provence : AMP à 10%).

La concession (à effet au 1^{er} janvier 2020) a été confiée à ADL SAS par l'autorité aéroportuaire : le Syndicat Mixte des Aéroports de Lille-Lesquin et de Merville (SMALIM) avec échéance au 31 décembre 2039.

Le SMALIM, syndicat mixte créé par arrêté préfectoral de novembre 2006 a lui-même acquis, par transfert de l'Etat, la propriété des aéroports de Lille-Lesquin et de Merville. Il est constitué de : la Région des Hauts de France, la Métropole Européenne de Lille (MEL), et de la Communauté de Commune Flandre-Lys (CCFL).

ADL SAS assure, au titre de sa mission de délégation de service public par régime de concession, les missions d'investissement, d'entretien-maintenance et d'exploitation de la plate-forme aéroportuaire.

2 - Les principaux acteurs liés au projet :

Outre le SMALIM précité :

- L'Etat (Direction Générale de l'Aviation Civile - Direction Interrégionale des Routes) : l'élaboration et les décisions relatives aux : Plan d'Exposition au Bruit (PEB), Plan de Gêne Sonore (PGS), la certification de l'aérodrome ainsi que des arrêtés ministériels de restriction d'usage
- L'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA) chargée notamment de sanctionner les nuisances, de contrôler le respect des engagements pris par les différentes parties en vue d'assurer la maîtrise des nuisances sonores, de programmer la diffusion de l'information sur le bruit auprès du public
- La Métropole Européenne de LILLE : Autorité organisatrice des mobilités, en charge du PLUi, du Plan Climat Air Energie Territorial, des infrastructures routières et transports en commun, du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement 2021-2025
- La Région Hauts de France : politique et autorité organisatrice des transports
- La Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport de Lesquin (art 571-13 du code de l'environnement)

- Le SIVOM du Grand Sud de Lille

3 - Rappel succinct des objectifs stratégiques du porteur du projet :

Le projet dit de « modernisation de l'Aéroport de Lille-Lesquin » est présenté, dans le résumé non technique de l'étude d'impact, comme la réponse à sept objectifs :

- adapter l'aéroport aux évolutions réglementaires en matière de sécurité et de sûreté
- améliorer les conditions d'accueil des passagers pour accompagner le développement de la région
- répondre à des hypothèses de croissance du trafic mesurées
- proposer des destinations adaptées aux besoins des habitants
- renforcer la desserte en transports en commun
- confirmer une politique environnementale forte
- participer au développement économique local

Le projet comporte ainsi deux volets principaux :

- d'une part : une mise aux normes réglementaire dite « coté piste » (sécurité aérienne et sûreté).
- d'autre part : une mise à niveau fonctionnelle de l'aérogare et des parkings attenants dite « coté ville » soutenue par un constat de saturation et d'obsolescence de ces derniers et des perspectives d'évolution du trafic aérien de Lille-Lesquin.

Dans ce cadre, sont projetés :

- les travaux « coté piste » pour l'essentiel de conformité réglementaire (L'aéroport fonctionnant actuellement en régime dérogatoire, accordé par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile, à échéance au 31/12/2025).
- En mode échelonné, les travaux dits de « modernisation » de l'aérogare avec une restructuration et un recyclage de l'existant ainsi qu'une extension vers l'ouest du bâtiment existant par la création de « jetées » : postes d'embarquement. L'ensemble permettant à terme : la séparation des circuits voyageurs en arrivées et départs, la mise à niveau des circuits de livraisons des bagages ainsi que de la fonctionnalité des locaux et de la logistique d'embarquement.
- Enfin, une mise à niveau des parkings à hauteur des évolutions du trafic aérien.

4 - Les travaux afférents du projet

Le coût global estimatif des investissements à réaliser s'élève à 100,9 M€ HT.

A : « coté piste » (espace accessible à un public autorisé) :

- Création d'accotements de part et d'autre de la piste principale (3,36ha),
- Mise en conformité des taxiways de la piste principale (largeur et « congés » de raccordement (0,56ha),
- Construction d'un taxiway parallèle à la piste secondaire dédiée à l'aviation d'affaires et de tourisme (1,06ha),
- Extension des parking-avions « BRAVO » et « ECHO » (2,55ha) : qui permettront l'incitation (par une politique tarifaire adaptée) au stationnement de nuit des avions pour vols commerciaux,
- Aménagement d'un chemin de ronde périphérique sur 9km (2,2ha) : objectif de sûreté,
- Réalisation de bassins de rétention étanches des EP (0,61ha) liés aux nouveaux besoins découlant des travaux projetés.

B : « coté ville » (espace accessible à tout public) :

- Démolition des 2 rampes d'accès au niveau 2 du terminal existant (objectif de sûreté),
- Aménagement d'un parvis multimodal, en lien avec cette suppression.
- Réaménagement des parkings Véhicules Légers : suppression du parking P3, réhabilitation des parkings P2 et P6, création d'un parking P7 (sur terrain déjà imperméabilisé, situé au nord de la plate-forme),
- Réaménagement du terminal existant par démolition de 5075m² et réalisation concomitante, par phase permettant la continuité d'exploitation, d'une partie nouvelle de 14034m²,

Les réaménagements font, au global, passer l'existant de 17411 m² de plancher à 30362m² en fin d'aménagement. Les principaux aménagements du bâtiment de l'aérogare s'analysent en résumé comme suit :

- En « extension ouest » : la création pour la partie « départ » d'une « jetée aéroportuaire » comprenant : des espaces de circulation, 3 salles d'embarquement permettant de rejoindre 2 prés-passerelles ainsi qu'une partie du bâtiment réaménagé destinée aux "arrivées".
- Création d'un auvent couvrant en partie le parvis multimodal et permettant de distinguer les flux arrivés et départs,

- Vers l'est, un bâtiment de service (côté piste) dit "ground support équipement" ainsi qu'un bâtiment (côté ville) regroupant un quai de livraisons, un local poubelles et un abri vélos.

5 - Rappel du cadre réglementaire :

- Pour l'obtention d'une Autorisation Environnementale IOTA (DAE) au titre de la loi sur l'eau (rubrique : 2.1.5.0 « gestion des eaux pluviales » et 1.1.1.0 régime de la déclaration (forage test géothermique) portant également sur une déclaration au titre des installations classées pour l'environnement (rubrique : 2910 installation de combustion) 2,419 MW à installer correspondant à la chaufferie et au groupe électrogène,
- Pour les autorisations de permis de construire.

Le projet s'inscrit réglementairement dans le cadre des textes suivants :

- Code de l'environnement :

- L'enquête publique : Art L123-1-2-3
- L'enquête unique : Article : L 123-6
- Dématérialisation de l'enquête publique : Art L122-1 et 2
- Autorisation environnementale : L181-1 et suivants, R181-37
- IOTA : L214-1
- ICPE : L512-8
- Etude d'impact : R122-4 et 5

- Code de l'urbanisme :

- Permis de construire : R421-1 et suivants
- Permis de construire d'un projet soumis à autorisation environnementale : L425-14
- Permis de construire soumis à enquête publique : R423-57
- R114-1 et suivants (étude de sécurité publique)
- R123-1 (risques relatifs aux immeubles recevant du public)

II - Conclusions partielles sur la régularité de l'enquête :

La commission d'enquête après avoir :

- Étudié le dossier d'enquête publique et son environnement réglementaire.
- Constaté la complétude du dossier et visé les registres d'enquête.
- Vérifié les mesures d'information du public : mesures de publicité réglementaires et légales, ainsi que le site dématérialisé pour les conditions découlant du décret d'application relatif à la dématérialisation de l'enquête publique.
- Rencontré et s'être entretenue en phase de préparation de l'enquête publique avec les représentants du maître d'ouvrage (MO), du Préfet du Nord (DDTM), Autorité organisatrice de l'enquête et la Métropole Européenne de Lille : les 18 novembre 2021 (réunion de présentation du projet). Les 24 novembre, 1 -8 -15 décembre 2021 ainsi que les : 26 janvier 2022 (réunions thématiques de suivi, instaurées à l'initiative du MO : ADL SAS) et le 5 janvier 2022 (prise en main de l'outil « registre dématérialisé »).
- S'être entretenue (au titre de l'art R123-16 du code de l'environnement) le 13 janvier 2022, par l'intermédiaire de son président, avec Monsieur Jérôme Fédélich directeur du syndicat mixte SMALIM propriétaire concédant de la plateforme, sur le sujet de l'environnement contractuel de la concession liée au projet. Ce dernier confirme l'intégration des éléments du projet, comme partie intégrante du cahier des charges à destination des pétitionnaires à l'appel d'offre.
- S'être entretenue au même titre, en commission à Lesquin le 2 février 2022, avec Monsieur Breton délégué de la région Haut de France de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) et Monsieur Crozat, directeur du Service Navigation Aérienne Nord (SNA) sur les questions relatives à la conception, le suivi et le contrôle des trajectoires aériennes des vols commerciaux, la nature et modalités d'application des sanctions pouvant découler de manquements constatés. De même sont évoquées les incidences liées à l'activité de l'aviation légère sur la plateforme (piste secondaire).
- S'être rendu sur sites : le 18 novembre 2021 (visualisation des éléments impactés par le projet « côté piste » et « côté ville ») et le 15 décembre 2021 sur le site du projet de parking P7, au nord de la plateforme et dans le quartier dit « Huvet » à Fretin (signalements nombreux de riverains relatifs aux trajectoires).

- Tenu 29 permanences « présentes » au sein des communes du périmètre désignées dans l'arrêté comme sièges de permanence : (les 5 communes d'assiette foncière et de proximité immédiate de l'aéroport : dites « d'impact » et 4 communes dites « pivot » situées dans le rayon des 10km autour de l'aéroport) :

Et, eu égard au contexte de regain de crise sanitaire,

- Tenu 3 permanences téléphoniques aux dates et horaires suivants :
 - Le 17 janvier 2022 de 08h à 11h
 - Le 21 janvier 2022 de 12h à 15h
 - Le 31 janvier 2022 de 12h à 15h
- Clôturé les registres d'enquête le 1er mars 2022 à dix-sept heures.
- Rencontré le Maître d'Ouvrage (MO) pour notification commentée du « procès-verbal de synthèse » le 03 mars 2022.
- Pris connaissance du mémoire en réponse du pétitionnaire reçu le 17 mars 2022.
- Apporté ses avis relatifs aux réponses apportées par le pétitionnaire dans son mémoire en réponse.
- **Pris connaissance des contributions reçues :**

La commission a recensé au total 1408 contributions parvenues dans le temps de la consultation, via l'ensemble des vecteurs ouverts par l'arrêté préfectoral

Sur les registres ouverts à la consultation publique (79 contributions recueillies), pour 103 visiteurs.

Ainsi que le dépôt de 3 pétitions « thématiques » déposées par l'association « collectif Templemars survolé »

- trajectoires : 243 signatures
- couvre-feu : 233 signatures
- non au projet d'agrandissement : 232 signatures

Par contributions reçues oralement au cours des 3 permanences téléphoniques (9 contributions), pour 9 réservations.

Par contributions reçues par voie numérique (1315).

5 contributions par courrier reçues au 01 mars 2022 (inclues au registre du siège de l'enquête).

Constaté en outre, que la consultation a générée **7763** visites « unique » du dossier d'enquête et **5729** visualisations ou téléchargements d'éléments du dossier, à partir du site « Registre-Numérique » soulignant ainsi un vif intérêt du public.

Considère :

- Que les conditions de déroulement de l'enquête publique ont respecté la législation et la réglementation en vigueur, notamment en ce qui concerne l'information légale (et extralégale) du public.
- L'affichage réglementaire a été maintenu et vérifié tout au long de la durée de la présente enquête publique soit 51 jours consécutifs du 10 janvier 2022 au 1er mars 2022 inclus.
- Que cette dernière s'est déroulée dans les conditions réglementaires, de manière satisfaisante et sans incident malgré le contexte maintenu de regain de la crise sanitaire. En effet les moyens d'accès à la consultation publique, ouverts par l'arrêté préfectoral du 13 décembre 2021 et arrêté préfectoral de prolongation du 10 février 2022, sont apparus appropriés à ce contexte particulier.
- La contribution publique était permise outre la rencontre présentielle avec les commissaires enquêteurs (103 visiteurs), par les moyens suivants : téléphonique, épistolaire, et numérique (contributions déposées directement sur le registre numérique ou adressée par courriel).

III : conclusions motivées de la commission d'enquête :

Compte tenu :

- De la demande adressée à Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lille, (par courrier reçu le 26 octobre 2021) émanant de Monsieur le Préfet du Nord aux fins de désignation d'une commission d'enquête pour l'enquête publique relative à la « Demande d'Autorisation Environnementale (DAE) et de permis de construire, concernant le projet de modernisation de l'aéroport de Lille ».
- De la décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lille : N° E21-00098 /59 du 2 novembre 2021, désignant une commission d'enquête publique

composée comme suit :

Président : Monsieur Christian Lebon, commissaire enquêteur
Membres titulaires : Monsieur Jean Marc Dumortier, commissaire enquêteur
Monsieur François Yoyotte, commissaire enquêteur

- De l'arrêté de Monsieur le préfet du Nord en date du 13 décembre 2022 portant ouverture de l'enquête publique ainsi que de l'arrêté préfectoral en date du 10 février 2022 portant prolongation sur décision motivée du président de la commission, de 15 jours, en date du 10 février 2022.

– De l'avis de l'Autorité environnementale (Ae) émis le 03 novembre 2021 et du mémoire en réponse du MO s'y référant en date du 10 décembre 2021.

– De l'avis formel des personnes publiques associées consultées (PPA) suivants :

- Comité Local de l'Eau (CLE) du SAGE Marque-Lys
- ARS (agence régionale de santé)

– Du bilan de la concertation préalable non obligatoire (tenue avec un garant du débat public), menée en 2020 et 2021.

La commission d'enquête considère :

– Que les dispositions réglementaires en vigueur ont été respectées notamment en matière de procédure, de délais, de modalités d'information-consultation des Personnes Publiques Associées ainsi que des conseils municipaux des communes du périmètre.

– Que les modalités réglementaires d'information du public prévues par les textes en vigueur et l'arrêté de mise à l'enquête ont été respectées.

– Que le dossier d'enquête mis à disposition du public, a été jugé complet et comprenait bien, malgré un volume important (près de 8000 pages dont plus de 4000 pour la seule étude d'impact), tous les moyens d'information nécessaires à la compréhension du dossier d'enquête, tant dans le domaine technique que de la réglementation associée à ce type de projet (le dossier étant complété en outre d'un « guide de lecture » destiné à faciliter sa consultation).

– Que l'enquête publique s'est déroulée dans des conditions d'organisation satisfaisantes donnant la possibilité à chacun de s'exprimer par toutes voies précisées par l'arrêté du 13 décembre 2021 sur un projet dont l'existence ainsi

que la tenue de l'enquête publique ont par ailleurs été relayées par les moyens de publicité « extra légale » mis en œuvre par ADL SAS (site internet dédié du MO, affichage « communiquant » sur site ,plaquettes informatives disposées en mairies, messages renouvelés sur les réseaux sociaux) et de surcroît ayant fait l'objet de nombreux articles de la presse régionale et nationale ainsi que de couvertures télévisuelles régionales.

Au vu des éléments d'appréciation suivants :

► Du cadre juridique spécifique au secteur aérien :

- Code de l'environnement (bruit des transports aériens L571-1 à L571-17 et R571-66 à R571-90),
- Code urbanisme (PEB L.112-5, R112-4 à R112-17)
- Code des transports (Livre III aérodromes, notamment Titre III contrôle de l'Etat, Titre VI, nuisances aéroportuaires L6360-1 et suivants, Livre IV transport aérien notamment L. 6412-3 II) ;
- Code de l'aviation civile (Sécurité – article L211-3, R211-11, Environnement des aérodromes – Restrictions d'exploitation liées au bruit des aéronefs – articles R227-8 et suivants)
- Règlement (UE) 2018/1139 article 34-certification

► Des réponses dédiées et motivées, apportées par le Maître d'Ouvrage (au travers son « mémoire en réponse ») à chacune des observations et interrogations, listées au « procès-verbal de synthèse » du 03 mars 2022, et remises au président de la commission le 17 mars 2022.

► **Incluant la prise en compte des engagements, pris dans ce mémoire, par ADL SAS :**

- L'abandon du programme immobilier envisagé tant que les modalités de transports en commun ne sont pas améliorées.
- L'aménagement du parking P7 sur le foncier déjà imperméabilisé du site de l'ex ALAT.
- L'obtention de la certification ACA au niveau 4+ à l'horizon 2030.
- L'engagement pris lors de la concertation d'une limitation des vols de nuit (22h-06h) sous le niveau atteint en 2019, soit 1701 mouvements par an.

Ainsi que les engagements complémentaires résultant du mémoire en réponse :

- Aéroport de Lille SAS participera à la rédaction d'une charte de bonne conduite de l'aviation légère si celle-ci est décidée par l'autorité

compétente.

- Aéroport de Lille SAS contribuera aux travaux visant à la mise en place par arrêté ministériel de « volumes de protection environnementale ».

► De la compatibilité du présent projet avec les contenus des plans et programmes :

- De la SNBC (Stratégie Nationale Bas Carbone) les scénarios de référence (hypothèse basse) et de projet apparaissant conformes aux objectifs.
- Du SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Egalité des Territoires approuvé le 04 aout 2020) soulignant « le rôle des aéroports dans le rayonnement et l'attractivité régionale ».
- Du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de LILLE METROPOLE de février 2017 dont le PADD et le DOO. Dans son avis sur le projet du 11 octobre 2021, le syndicat mixte du SCoT indiquait la conformité du projet avec les objectifs mentionné dans le Document d'Orientation d'Objectifs (DOO) qui prévoit le développement de la dynamique des activités génératrices de flux modaux (gare et aéroport) « porte d'entrée du territoire » en accord avec le respect des règles spécifiques de compatibilité applicables à la gestion des AAC (aire d'alimentation des champs captant) et qualifiant l'aéroport de Lille « d'outil de connexion utile ».
- Du PCAET (Plan Climat Air Energie du Territoire) de la MEL du 19 février 2021 ne comportant aucune remarque spécifique à la plateforme aéroportuaire.
- Du PLUI2 de la MEL de janvier 2020 comportant des objectifs de développement des désertes par transport en commun.
- Du PLU d'Avelin.

► De la constatation d'une concertation préalable volontaire menée en vue d'établir un dialogue liminaire au projet.

Cette concertation non obligatoire a été menée en deux temps d'aout à octobre 2020 puis de nouveau début 2021, sous l'égide d'un garant de la consultation.

Elle a traduit la volonté du MO de rencontrer les riverains de 56 communes périphériques et de dialoguer sur leurs attentes et préoccupations relatives au projet ainsi exposé.

Elle a fait l'objet d'un bilan établi par le garant ainsi que par le porteur du projet comportant des engagements arrêtés dès ce stade.

► **Et notamment, après examen des problématiques soulevées par le dossier et l'enquête :**

A - EN CE QUI CONCERNE LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

— SUR L'ASPECT RELATIF AUX NUISANCES SONORES LIEES A L'ACTIVITE AERIENNE DE L'AEROPORT DE LILLE-LESQUIN :

La problématique des nuisances sonores est majeure. Elle recouvre **trois aspects** : l'ampleur de ces nuisances, la sensibilité des populations riveraines et le niveau de mobilisation de l'arsenal juridique.

a) Des nuisances sonores dont le développement est confirmé par l'étude d'impact.

Les nuisances sonores liées au trafic aérien sont particulièrement sensibles tout au long de la phase de décollage et dans une moindre mesure en phase d'atterrissage lorsque la trajectoire est continue sans paliers successifs. En outre s'y ajoutent les bruits dans les phases de chauffe ou d'essai des moteurs, et marginalement dans les phases de roulage.

Dans la réglementation (UE et française) des nuisances sonores des aérodromes, l'indicateur de bruit mobilisé est essentiellement l'indice de bruit moyen journalier sur l'année :

- En journée : Lden mesuré en dB (indicateur de bruit moyen cumulé journalier) incluant une majoration conventionnelle de 5 dB en soirée (18-22h) et de 10 dB la nuit (22h-6h).
- L'indicateur de nuit, Ln (22h-6h) inclut également cette majoration.

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Lille-Lesquin, approuvé en 2009, concerne 32,2 km² sur 16 communes, qui comptaient en 2016 une population de 54 320 habitants et 23 456 logements :

L'étude d'impact a quantifié et cartographié ces indicateurs selon le trafic aérien constaté en 2019 et les perspectives de développement aux horizons 2039 et 2050, ainsi que la comparaison aux courbes du plan d'exposition au bruit.

Il en ressort les points suivants :

- Les zones peuplées concernées par un élargissement significatif de la zone Lden 50-55 sont, à partir du Sud-Ouest dans le sens chronologique : Seclin,

Gondecourt, Houplin-Ancoisne, Templemars, Vendeville, Lesquin, Fretin et Avelin.

- À l'horizon 2039, les zones concernées, les plus importantes sont situées à Seclin / Houplin-Ancoisne, Templemars / Vendeville et Fretin
- À l'horizon 2050, s'y ajoutent Gondecourt, Lesquin et Avelin.

Les incidences déterminées par les différences de niveau Lden entre les situations de référence et les situations avec mise en service du projet seront faibles, toujours inférieures à 1,8 dB et donc peu perceptibles.

Ces cartes sont cependant tributaires des hypothèses en termes de mouvements d'avions au regard du nombre de passagers attendus.

- La majorité des habitations se situent dans la zone D du PEB (entre 50 et 57dB) et dans une moindre mesure dans la zone C (entre 57 et 62dB). Pour mémoire la zone B correspond à l'intervalle 62-70 dB et la zone A aux secteurs exposés à plus de 70 dB,
- L'impact du projet est décrit comme le différentiel entre le bruit (Lden) en 2039 ou 2050 et celui du scénario de référence,
- On relève qu'à l'horizon 2050, les populations exposées dépassent celles prévues dans le plan d'exposition au bruit (PEB 2009)).

Le bruit émis par un aéronef, sanctionné par une certification acoustique, est sensiblement différent selon le type et la motorisation.

Schématiquement, pour les avions commerciaux, plus l'avion est lourd, plus le nombre de moteurs est important, plus le modèle est ancien, plus son niveau de bruit est élevé. L'étude d'impact (synthèse des données d'entrée) note que les moteurs CFM56 d'un A320 NEO « *permettent une réduction de 15% des émissions de CO2 et de 50% des nuisances sonores au décollage et à l'atterrissage par rapport à la génération précédente* » et table sur un renouvellement d'environ 2% par an des avions actuels.

Quel que soit l'appareil, c'est l'ensemble de la phase de décollage qui est la plus pénalisante.

Pour l'aviation légère (vol à vue VFR), les abaissements de niveau sonore sont à attendre, pour l'essentiel, du type d'hélice et d'échappement doté de silencieux en prohibant l'échappement libre, et progressivement de l'évolution des motorisations.

L'aéroport de Lille est doté d'un système de monitoring bruit et trajectoires, opérationnel avec 8 stations de mesure fixes installées dans les communes environnantes (Seclin, Noyelles-Lez-Seclin, Gondecourt, Houplin-Ancoisne, Allennes

les Marais, Carnin, Fretin et Bouvines) qui peuvent être complétées de campagnes de mesures sur demande des communes à l'aide stations mobiles.

b) Une réelle sensibilité des riverains aux nuisances sonores

Cette sensibilité est liée à l'amplification dans des conditions spécifiques selon :

- La direction du vent (sens d'utilisation de la piste principale 08/26 orientée sensiblement Est-Ouest avec 2/3 des décollages vers l'Ouest au-dessus de Seclin et Templemars).
- La période considérée (période nocturne, au quotidien avec un nombre important de vol en début de matinée et en fin de soirée, week-end avec une recrudescence des vols le vendredi soir et des retours le dimanche soir, période de reprise des vols après confinement).

Cette sensibilité est exacerbée par différents éléments :

- Certaines trajectoires RNAV au décollage ont été modifiées par le service de la navigation aérienne (DSNA de la DGAC) depuis 2016 en répartissant différemment les survols de zones agglomérées, sans les supprimer, et sans qu'un arrêté ministériel ait rendu juridiquement sanctionnables les écarts par rapport aux trajectoires.
- La période nocturne est ressentie comme une période dédiée au repos, qui n'est pas suffisamment respectée dans les conditions actuelles, sans autre garde-fou que l'engagement de l'exploitant de l'aéroport de ne pas augmenter le nombre de vols nocturnes par rapport à 2019.
- La crainte que le projet facilite l'augmentation du trafic, en particulier celui d'avions plus lourds d'envergure de 36m à 65m (code D et E) aux signatures sonores plus marquées, s'agissant notamment des quadriréacteurs.

c) Un arsenal juridique protecteur mais peu mobilisé sur l'aéroport de Lille :

Les nuisances, en particulier sonores, des aérodromes constituent un enjeu majeur, comme l'illustre l'importance croissante de l'arsenal juridique déjà cité : code de l'environnement, code de l'urbanisme (plan d'exposition au bruit), code des transports, code de l'aviation civile (restrictions d'exploitation), code général des impôts.

Ces législations confient :

→ à l'Etat, l'édiction de règles après avis de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport :

- Par le ministre chargé de l'aviation civile, pour les procédures régissant les trajectoires de départ, d'attente et d'approche, les volumes de protection environnementale et les restrictions d'exploitation liées au bruit des aéronefs, par exemple l'interdiction de mouvements de certaines catégories d'avion pendant la période nocturne.
- Par le préfet, pour le plan d'exposition au bruit et le plan de gêne sonore.

→ à l'ACNUSA, la sanction de l'infraction aux règles (amendes administratives) et un pouvoir de recommandation.

→ au Conseil Régional, la proposition de créer une « communauté aéroportuaire » (article L6363-1 et suivants du code des transports) chargée de « *soutenir des actions territoriales et des projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et rurale, l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs et l'information relative aux impacts de l'aéroport sur son territoire et aux actions menées pour en corriger les effets* ».

→ à la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome (article L571-13 du code de l'environnement), le pouvoir d'émettre un avis requis sur « toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement » ; cet avis doit être motivé et publié (article R571-80).

En outre, le code général des impôts (article 1609 quater viciés A) a institué une taxe sur les nuisances sonores aériennes affectée à l'exploitant de l'aéroport pour les dépenses d'indemnisation des riverains et les travaux de réduction des nuisances sonores.

A ce jour, la commission d'enquête constate que l'aérodrome de Lille-Lesquin dispose d'un plan d'exposition au bruit approuvé en 2009, mais non d'un plan de gêne sonore permettant d'indemniser les riverains les plus exposés, ni d'aucune restriction d'exploitation lié au bruit ou de volumes de protection environnementale.

L'étude d'impact (partie 2- raisons du projet) précise cependant que dans le cadre de son contrat de concession et ultérieurement, l'exploitant s'est engagé aux mesures suivantes :

- Modulation des redevances en fonction des performances acoustiques des avions
- Surcote tarifaire de 60% dès 2020 sur les vols de nuit de 22h à 6H

- Gratuité du parking avion pour les aéronefs stationnant plus de 7 h la nuit (entre 22h et 6h)
- Absence de trafic supplémentaire par rapport à 2019 pour les vols de nuit entre 23 h et 6h sur toute la durée de la concession

Sur le thème, la commission constate et prend en considération :

D'une part :

- Que la plate-forme aéroportuaire de Lesquin, bien que située au sud de la conurbation fortement urbanisée de la Métropole Européenne de Lille, en lisière de zones semi rurale à densité d'urbanisation modérée, impacte du fait de son activité quotidienne (concentré en début et fin de journée), une population riveraine de proximité immédiate estimée à environ 55 000 habitants.
- Une activité d'aviation légère (utilisant la piste secondaire Nord-Sud) active, bruyante, et qui apparaît, à la population riveraine survolée, échapper aux règles contraignantes de la navigation commerciale.
- Que s'exprime, directement liée au thème des nuisances sonores, une incompréhension de la conception et du choix des trajectoires aériennes de survol des zones habitées et des conditions régissant la stricte application de ces trajectoires par les compagnies aériennes.
- Que l'absence de sanctions, due à l'absence d'arrêté ministériel de restriction environnementale, suscite des interrogations.
- Qu'il ressort des contributions faisant état d'un ressenti des nuisances sonores qu'elles affectent certains secteurs géographiques particuliers.
- Le soupçon récurrent de non-respect des trajectoires aériennes, lesquelles devraient, selon les contributeurs, être revues. Ces infractions supposées, devraient faire, selon eux, l'objet de sanctions prises à destination des compagnies aériennes.
- Que ces soupçons génèrent des assertions et craintes relatives aux conséquences sur la santé des populations riveraines survolées.
- **En ce sens, la demande d'une mise en place d'un « couvre-feu » nocturne apparaît fortement relayée au cours de l'enquête.**

D'autre part :

- De la formalisation par le porteur du projet, (au sein du mémoire en réponse) de l'engagement de la non-augmentation de l'activité nocturne par le « gel des vols de nuit » sur la base constatée de la situation de 2019.
- De l'existence, sur le sujet, de possibilités participatives paritaires au fonctionnement et au décisionnel, ouvertes aux représentants des populations riveraines.
 - Traduites par l'existence et l'activité de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE).
 - Ainsi que depuis 2020 par la possibilité de saisine de l'autorité ACNUSA (Autorité indépendante de Contrôle des Nuisances Aériennes).
- De la participation du porteur du projet au plan visant à réformer les procédures des « routes aériennes » ainsi que les procédures de navigation, dont l'objectif est de contribuer à la réduction de leur impact sonore sur les populations riveraines.
- De même, que de sa participation à l'élaboration en cours du Plan de Gêne Sonore (PGS) de l'aérodrome de Lille.
- De la mise en œuvre opérationnelle courant 2022 du nouveau système de « signalement » à disposition des riverains sous la forme d'un « guichet unique » en conformité avec les recommandations de l'ACNUSA. Ce nouveau dispositif permettra en temps réel ou léger différé (par mesure de sûreté) :
 - de disposer en permanence et en temps réel des informations relatives aux trajectoires, et du niveau de bruit constaté au passage des avions.
 - de la possibilité d'effectuer, directement par l'interface, des requêtes en signalement et de recevoir par suite les réponses sur cette dernière.
 - de consulter le dossier d'un vol
 - de consulter 14 années d'archivesAinsi le délai de prise en compte et de traitement des requêtes (ainsi que les réponses à ces dernières) sera considérablement réduit.
- D'une nouvelle implantation géographique et technique des installations de contrôle sonore, sur laquelle Aéroport de Lille a engagé une concertation avec le SIVOM Grand Sud de Lille depuis mars 2022, prévue en parallèle avec les études d'actualisation des trajectoires actuellement engagée par les services de l'Etat.

- Des engagements spécifiques concernant les opérations de nuit (22h-6h) :
 - Plafonner le nombre de mouvements de nuit à 1 701 mouvements (incluant les avions basés), nombre constaté en 2019, engagement qui sera formalisé dans le cadre de la Charte de Développement Durable établie en accord avec le SMALIM.
 - Respecter la limitation spécifique aux vols commerciaux programmés de nuit entre 23h00 et 06h00 à 7% maximum de l'ensemble des mouvements commerciaux programmés, sans période de référence, prévue par le contrat de délégation de service public entre le SMALIM et Aéroport de Lille SAS.
 - **Le développement du fret aérien ne fait pas partie des objectifs de développement de l'exploitant.** La réalisation des accotements de piste n'a pas pour objectif de permettre l'accueil d'avions de code plus élevé que celui actuellement autorisé (E).
 - Instauration en 2021 d'une politique tarifaire incitative relative aux vols de nuit, susceptible d'être révisée et renforcée annuellement en CCE en fonction des résultats obtenus.
 - Augmentation de 60% de la redevance d'atterrissage pour les vols de nuit (22h-06h).
 - Accord sur le principe d'une mise en œuvre des restrictions progressives de nuit pour les avions les plus bruyants.
 - Gratuité du stationnement de nuit pour les avions basés (en cas de stationnement d'une durée de plus de 7 heures).

- Du constat et de l'hypothèse haute dont fait état l'exploitant dans son mémoire en réponse du nombre de **vols commerciaux et cargo, dans la tranche horaire 22h-6h** :
 - en 2019 (constaté) : 1327 et 15
 - en 2039 (hypothèse fourchette haute) : 1402 et 29
 - en 2050 (hypothèse fourchette haute) : 1193 et 34

- Dans le cadre des mesures ERC afférentes à l'étude d'impact, de la prévision des actions suivantes génératrices de réduction sonores :

- Pour l'activité aérienne, le porteur du projet s'engagera dans la prise de mesures destinées à mettre en œuvre des solutions de substitution aux moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs en production d'électricité.
- De même dans sa volonté de réduire les possibilités de roulage au sol des avions.
- Optimisation des phases de roulage des aéronefs.
- Modulation des redevances s'imposant aux compagnies aériennes, incitative à l'usage d'avions plus performant et moins bruyant.
- Incitations financières destinées à favoriser le stationnement des avions « résidents » de nuit pour éviter un départ nocturne (utilisation de nouveaux « parking avion »).
- Hors de l'aspect aléatoire de tout prévisionnel, la prise en compte de l'évolution crédible des technologies liées à l'évolution à court et moyen terme, de l'aviation commerciale tant en termes d'aéronefs et motorisation que de carburant, et en corollaire de ses effets sur les réductions des nuisances sonores.
- De même, durant la « phase chantier » du projet, le porteur du projet s'engage à mettre en œuvre une série de mesures destinées à la Réduction des nuisances sonores induites (choix des engins de chantier et des technologies appropriées, limitation de la fréquence du trafic par aménagement de l'approvisionnement du chantier et planification des créneaux d'intervention bruyante momentanée).
- Du soutien, exprimé par le maître d'ouvrage, à la **création d'un dispositif de type « volumes de protection environnementale » par arrêté ministériel**, permettant aux agents de l'Etat de constater les infractions et à l'ACNUSA de sanctionner les contrevenants.

— SUR L'ASPECT RELATIF AUX TRAVAUX DITS « COTE PISTE »

Les travaux « côté piste » prévus par le projet constituent un volet important du projet et comportent les éléments suivants décrits dans l'étude d'impact (partie 1) :

a) Travaux, décrit dans le rapport, qui permettront l'accueil sans restriction des aéronefs d'envergure comprise entre 36m et 65m (code D et E), le certificat dérogatoire expirant le 31 décembre 2025.

b) Pour les parkings avions existants (B, C et D), la mise aux normes de l'éclairage existant est une obligation en vue du renouvellement de la certification.

Le projet prévoit par ailleurs une augmentation de la capacité, avec une extension de l'aire de stationnement avions (2,73 ha) de façon à disposer de nouveaux postes de stationnement d'aéronefs au contact de la jetée, permettant d'accueillir un plus grand nombre de vols en simultané, de les stationner au plus près et de favoriser le stationnement sur la période de nuit.

c) La réalisation d'un chemin de ronde périphérique d'une longueur de 9km, de façon à faciliter les patrouilles et de réduire les temps d'intervention en cas d'incident, permettra d'améliorer la sûreté.

d) La réalisation d'un taxiway pour la piste secondaire (01/19) destinée à l'aviation de tourisme et d'affaire (qui utilise également la piste principale) avec un objectif affiché d'amélioration de la qualité de service en permettant une réduction de la durée d'occupation de la piste secondaire, facteur de sécurité.

Ce taxiway, recommandé par le délégué de la DGAC, n'est cependant pas présenté comme un élément nécessaire à la certification.

Dans sa partie nord (Vendeville), ce taxiway est situé dans une zone d'anciennes carrières connues (vulnérabilité forte) couverte par le Plan d'exposition aux risques de mouvement de terrain annexé au PLU de la MEL, prescrivant un comblement pour faire face aux effondrements qu'Aéroport de Lille SAS s'engage à respecter.

e) En outre, au cours de l'enquête publique, a été développée la proposition de prolonger d'environ 400m le taxiway de la piste principale à chacune de ses extrémités actuelles, de façon à faciliter le début des décollages en seuil de piste (en ralliant directement celui-ci sans manœuvre sur la piste principale) de façon à atteindre à avoir une altitude plus élevée au survol des zones habitées.

ADL SAS précise dans son mémoire en réponse avoir mandaté sans attendre un bureau d'étude de façon à :

- Réaliser l'étude technique/géométrique des infrastructures
- En évaluer les coûts
- En mesurer les impacts (acoustique, gaz à effet de serre, faune-flore, imperméabilisation, opérationnel-sécurité)

avec des résultats attendus au deuxième semestre 2022 en vue d'une présentation en commission consultative de l'environnement.

Sur le thème, la commission constate et prend en considération :

D'une part :

- Que les travaux projetés vont accroître l'artificialisation (chemin de ronde, accotements piste 8/26, taxiway, piste 01/19, parking avions) et engendrer une imperméabilisation partielle de l'assiette foncière aéroportuaire.
Sur la base de la situation de 2019, l'artificialisation représentera une consommation de 12,10 ha (soit 4,7% de la « prairie aéroportuaire » actuelle) et une imperméabilisation de 9,98ha, en scénario projet.
- Que la piste secondaire 01/19 est exclusivement réservée aux vols à vue (VFR) de l'aviation légère et comporte une intersection avec la piste principale 08/26.
- Le projet de taxiway secondaire, imperméabilisant 1,03 ha, concerne exclusivement la partie située au nord de la piste principale.
Il résulte du mémoire en réponse de l'exploitant que cet aménagement, préconisé au titre de la prévention des incursions de piste par la DSNA en 2018, a pour objet de faciliter l'accès des véhicules et aéronefs au roulage depuis et vers le parking « Echo » qui n'est aujourd'hui accessible que par la piste secondaire.
- Que par ailleurs, le périmètre de l'aire aéroportuaire concerné par ces travaux projetés est également partiellement concerné par un plan d'exposition aux risques (PER) mouvement de terrain en raison de la présence de carrières et cavités souterraines (dites « catiches ») pour sa partie nord-ouest (PLU de Lesquin, Vendeville et Templemars) où le projet prévoit de construire un taxiway pour la piste secondaire.
- Que les contributions révèlent une inquiétude sur les conséquences en termes d'évolution du trafic d'aéronefs de type D et E « gros porteurs » (limités dans la certification actuelle à 100 vols par an jusqu'au 31/12/2025 au plus tard) liées directement au projet des travaux relatifs à la piste 8/26 (aménagement en extension des accotements).
- Que le projet au cours de sa mise en œuvre génère des incidences potentielles en phase travaux sur l'infiltration directe des eaux de pluie et sur le risque de pollution accidentelle (risque de souillure par les eaux de ruissellement en phase chantier, notamment lors de décapage de sol).

D'autre part :

- Pour la conception 'côté piste', du chemin de ronde : une réutilisation de la partie déjà artificialisée et imperméabilisée (ancien aménagement militaire) existante et l'utilisation de matériaux perméables pour la réalisation du chemin.
- Une absence d'alternative crédible à l'obligation de mise aux normes de sécurité réglementaires de la partie "côté piste" de l'aéroport, à mettre en place sous l'égide de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), dans les délais contraints (fin de la dérogation provisoire utilisation à échéance au 31 décembre 2025), sauf en ce qui concerne l'extension des aires de stationnement avion (capacitaire) et le taxiway de la piste secondaire (sécuritaire mais non nécessaire à la certification).
- De l'affirmation formalisée par le porteur de projet dans son mémoire en réponse de l'interdiction d'accueil des gros porteurs de type F (envergure 65m à 80 m).
- Un environnement écologiquement peu affecté au sein de la plate-forme aéroportuaire, qui comme le rappelle l'Autorité environnementale n'a pas vocation à abriter un « espace de nature sauvage » mais comprend néanmoins :
 - Au niveau de la flore 2 stations de "orchis abeille » ainsi que 8 espèces à enjeux de conservation.
 - Au niveau de la faune : présence de quelques individus de l'espèce (oiseau) « Bruant-Proyer" et une prairie aéroportuaire (de faible valeur écologique) mais pouvant servir d'aire d'alimentation aux espèces non-résidentes : faucons, busards, hiboux des marais, tourterelles.
 - À noter que comme toute zone aéroportuaire, l'aérodrome de Lesquin fait l'objet de mesures de gestion de « péril aviaire » permettant de limiter l'attraction de la zone afin de réduire les risques de collision aérienne.
- De la volonté du porteur du projet de prendre les mesures nécessaires à la protection de la faune et de la flore (incluant des mesures de végétalisation et de renaturation ainsi que l'éradication des espèces invasives et suivi écologique) se traduisant par l'aménagement de 4 ha dédié à cet objectif.
- Des travaux sans impact sur les terres agricoles, réalisés en totalité au sein d'un périmètre confiné concédé par le SMALIM, sur un site déjà fortement anthropisé et de surcroît non concerné par la proximité immédiate d'espaces naturels

remarquables (sites Natura 2000, réserve naturelle, protection des biotopes, ZNIEFF, PNR,).

— SUR L'ASPECT DU QUESTIONNEMENT RELATIF A L'IMPACT DES TRAVAUX RELATIFS AUX CHAMPS CAPTANTS

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

Le projet se situe en dehors des périmètres de protections des captages du Sud de Lille. Cependant, il se situe dans la zone du Projet d'Intérêt Général (PIG secteur S2) et en partie sur l'Aire d'Alimentation des Captages (AAC) en zone de vulnérabilité forte, en amont des captages.

Les questions soulevées concernent les dispositions prises pour éviter les impacts pendant les travaux et ceux résultant du projet, notamment en cas d'accident :

- Extension et amélioration qualitative de la collecte et du traitement des eaux de ruissellement (surface imperméabilisée augmentée de 9,98 ha).
- Forage-test de géothermie pour évaluer la possibilité de l'utiliser pour l'aérogare.

L'objectif est de pouvoir alimenter la nappe avec des eaux pluviales de qualité après rétention et dispositif de traitement des pollutions.

L'étude d'impact comprend une étude de modélisation des risques de pollution de la nappe de la craie de la zone des champs captant conduite par un hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique.

Au vu de cette étude, l'hydrogéologue, mandaté par l'ARS, a établi un rapport transmis à la commission d'enquête avec le mémoire en réponse. Il relève l'absence de risque de pollution des champs captant mais indique des prescriptions complémentaires, notamment de gestion des volumes collectés en vue de leur infiltration que l'exploitant s'est engagé à respecter.

Sur le thème, la commission constate et prend en considération :

D'une part :

- Des travaux en partie projetés dans la zone sensible des champs captant du sud de la métropole qui représentent 40 % de la ressource en eau de la MEL. Le périmètre des champs captant apparaît comme particulièrement vulnérable, la nappe se situant à une relative faible profondeur sous la craie.

En raison de la nécessaire préservation de la ressource, le périmètre est concerné par le Projet d'Intérêt Général (PIG) de 2007 et pour sa partie Ouest est soumis aux dispositions réglementaires régissant l'Aire d'Alimentation de Captage (AAC).

Des dispositions de protection figurent également, à ce titre, au sein du PLUi de la MEL pour le secteur dit de vulnérabilité forte (AAC2) et de protection rapprochée (PIG2) ainsi que dans le SCoT de LILLE Métropole,

- Un projet controversé (les contributions soulignant un risque de pollution de la nappe) de sondage au sein des champs captant, liminaire à la détermination de faisabilité à terme d'une installation de production d'électricité d'origine géothermique.
- Des travaux projetés qui induiront une refonte sensible et complémentaire du système actuel de gestion des EP : tamponnement, traitement et évacuation des Eaux de Pluie aux fins de mise à niveau et d'évitement des risques de pollution de la nappe phréatique (en phase chantier puis d'exploitation). En effet, ces travaux peuvent impacter l'alimentation de cette dernière.
- Des surfaces imperméabilisées par le projet sur 9,98 ha, suscitant des interrogations sur les possibilités d'en éviter une partie, et d'en réduire les conséquences selon les prescriptions de l'hydrogéologue agréé.

D'autre part :

- Un projet certes inclus dans le périmètre du Projet d'Intérêt Général, mais situé en dehors du périmètre de protection des champs captants du sud de Lille (aire de protection des captages).
- Des travaux, d'aménagements et d'équipements prévus qui, au regard des dispositions réglementaires en vigueur ainsi que de l'examen des conclusions des expertises hydrologiques (dont l'expertise en date du 17 décembre 2021 annexée par le MO à son mémoire en réponse), ne semblent pas constituer un péril non maîtrisable, aux conditions de respect des recommandations impératives émises par l'hydrogéologue agréé, pour la zone sensible de

protection des champs captant et de l'Aire d'Alimentation de Captage (AAC) du Sud de la métropole lilloise couvrant la moitié ouest de l'aérodrome.

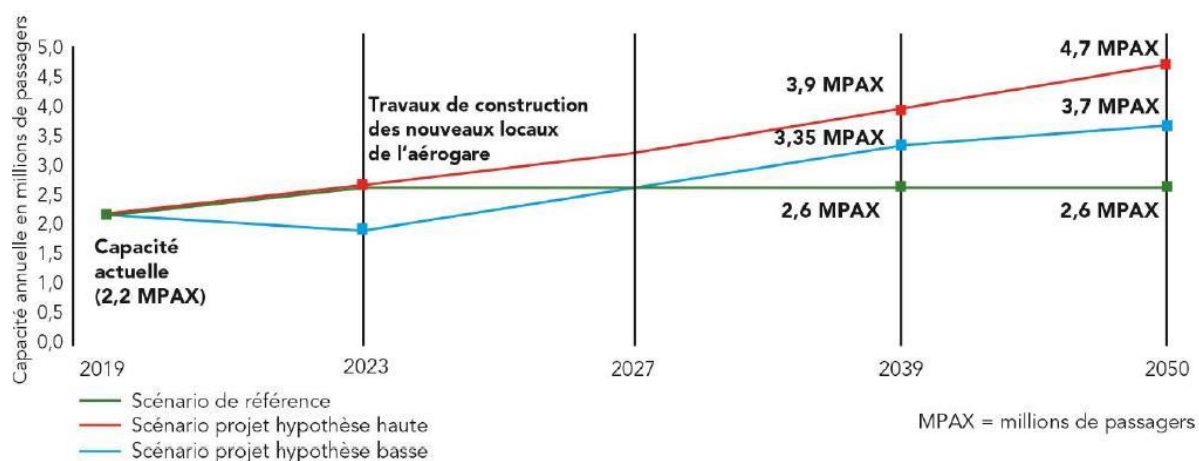
- Du choix fait par le porteur du projet de retenir l'option de la création du nouveau parking (P7) sur l'assiette foncière déjà imperméabilisée des anciennes installations de l'aviation légère de l'armée de terres (ALAT) permettant ainsi la réduction globale de l'imperméabilisation des sols (et la consommation de terres agricoles) l'évitement de l'artificialisation à hauteur de 9 ha.
- Du constat fait par l'Agence Régionale de Santé (ARS) que les produits de dégivrage et déglçage peuvent être considérés comme non toxiques et biodégradables en milieu naturel, pour la ressource en eau.
- De la démarche engagée par l'exploitant avec les services compétents de l'Aviation Civile et son hydrogéologue, visant à étudier une solution alternative à un revêtement imperméable des accotements de la piste principale, en favorisant une infiltration au plus près, qui, en cas de succès, ferait l'objet d'un porter à connaissance au préfet dans le cadre de l'autorisation environnementale.

— SUR L'ASPECT RELATIF A L'EVOLUTION DU TRAFIC AERIEN :

L'étude d'impact (partie 2 - raisons du projet) fait apparaître la synthèse des prévisions de trafic affichées en 2019 par le groupement Eiffage-AMP dans le cadre de la délégation de service public. Son hypothèse de trafic atteignait 3,9 M de passagers en 2039. Son offre se distinguait des deux autres concurrents par un nombre de mouvements très inférieur (24 646) et ce obtenu en augmentant de 105 en 2019 à 158 le nombre de passagers par vol (emport moyen), avec un taux de remplissage de 89%.

Dans le projet, cette hypothèse est devenue, à la suite de la crise sanitaire, l'hypothèse haute, une hypothèse basse étant apparue plus réaliste pour en prendre en compte les conséquences.

Un scénario de référence, correspondant au maintien de l'aérogare actuelle a par ailleurs été établi pour permettre les comparaisons.



		2019	2023	2039	2050
Scénario référence	Mouvements avions commerciaux	21 139	19 528	19 538	19 543
	<i>Emport moyen par vol</i>	104	135	135	135
	Mouvements d'avions (ATM) Totaux	32 668	29 017	31 500	33 449
Scénario Projet (HYPOTHESE HAUTE)	Mouvements avions commerciaux	21 139	19 528	24 729	28 836
	<i>Emport moyen par vol</i>	103	135	158	162
	Mouvements d'avions (ATM) Totaux	32 668	29 017	36 691	42 742
Scénario Projet (HYPOTHESE BASSE)	Mouvements avions commerciaux	21 139	16 076	23 693	25 679
	<i>Emport moyen par vol</i>	103	130	141	143
	Mouvements d'avions (ATM) Totaux	32 668	25 565	36 655	39 585

Cette approche du trafic (mouvements d'avions et passagers) est globale : elle ne donne pas de détail sur la typologie du trafic en ce qui concerne les avions concernés (code A à F, motorisation classique ou « NEO », ...), l'activité (passagers et/ou fret) et la répartition jour-nuit des vols (06h-22h ou 22h-6h).

Dans son mémoire en réponse, l'exploitant a apporté une répartition, ci-après, par plage horaire (06-18h, 18h-22h et 22h-6h) du nombre de vols commerciaux et cargo, constatés en 2019 et résultant de l'hypothèse haute en 2039 et en 2050.

	2019				SCENARIO PROJET 2039				SCENARIO PROJET 2050			
	06h00-18h00	18h00-22h00	22h00-06h00	TOTAL	06h00-18h00	18h00-22h00	22h00-06h00	TOTAL	06h00-18h00	18h00-22h00	22h00-06h00	TOTAL
Vols Commerciaux passagers	14562	5250	1327	21 139	17 934	5 392	1 402	24 729	21 266	6376	1 193	28 836
Vols Cargos	1	12	15	28	2	23	29	54	2	27	34	63

Sur le thème, la commission constate et prend en considération :

D'une part :

- La constatation d'une incertitude liée à la conjoncture actuelle (soubresauts de crise sanitaire, hausse de prix des carburants, pérennité d'une reprise du trafic en liaison avec une orientation économique inflationniste) pouvant évoluer en situation structurelle et impacter la demande et le prévisionnel du porteur du projet.
- Une non-maitrise, dans la durée, des évolutions technologiques aériennes à venir conditionnant en partie la logistique des emports (et la réduction des nuisances).
- De même, une non-maitrise de la politique à venir des compagnies aériennes dans ce contexte.
- En conséquence, une interrogation sur le rythme élevé de croissance de l'emport moyen en passager par vol, lequel est une variable essentielle du développement du nombre de passagers.
- Une offre de destination de vols « réguliers » actuelle qui semble trop peu diversifiée vers l'international.
En effet, cette offre apparaît fortement axée sur les pics estivaux de vols « à bas cout » de destinations "soleil" souvent non pérennes, ainsi que sur des liaisons domestiques, qui bien que conformes dans leur temps de vol, aux dispositions (mise en perspective avec les temps de trajet du rail) de la loi « climat et résilience », constituent actuellement une part majoritaire de l'offre à l'instar de la liaison Lille Lyon.
- Dans ce contexte : il convient de noter que l'aéroport de Lille présente la particularité d'être environné en proximité (accessibilité en 1h à 1h30 de trajet) par plusieurs plates-formes aériennes importantes (Zaventem et Charleroi, Beauvais et Roissy au sud). Cette situation est génératrice de captation de trafic par ces dernières.

Compte tenu de l'offre de destinations actuellement proposées, pour la zone de chalandise de la population nordiste, la part de l'aérodrome de Lille sur l'ensemble des voyageurs annuels potentiels estimés, représente environ 15% de ces derniers, avec pour conséquences de nombreux déplacements pour rejoindre ces plates-formes aéroportuaires périphériques, générateurs de coût et de pollution routière.

D'autre part :

- Une volonté affichée par ADL de proposer à terme des destinations nouvelles aux fins de dynamiser l'offre.
- Un projet permettant ainsi de contribuer (en liaison avec cette refonte de l'offre), à réduire « l'évasion » actuellement constatée des demandes aériennes émanant de la zone de chalandise Nord-Pas-de-Calais vers les aéroports voisins belges et ADP, avec ses conséquences sur le dynamisme économique de la région et de ses gisements d'emplois ainsi que sur l'impact de ces déplacements actuels contributifs à la pollution atmosphérique générale.
- Un développement du trafic escompté par l'augmentation de l'attractivité au travers des aménagements d'infrastructure prévus par le projet de modernisation d'un l'aérogare vieillissant, notamment orientés vers une meilleure fonctionnalité des départs (création de « jetées ») et une gestion séparée des flux.
- Aéroport de Lille SAS souligne dans son mémoire en réponse :
 - Qu'elle fait de l'emport moyen par vol un indicateur-clé de façon à minimiser le nombre de vols pour un trafic passager donné.
 - Que son modèle économique (choix des destinations ouvertes, réduction des vols affaires...) ainsi que celui des compagnies vont tendre à augmenter l'emport moyen.
 - Que l'augmentation de l'emport moyen ne puisse être imposé par l'exploitant aux compagnies mais qu'il est dans l'intérêt de celles-ci pour augmenter leur rentabilité économique et s'inscrire dans leur propre politique environnementale.
 - Que d'ailleurs, les nouveautés du programme été 2022 vont en ce sens (Transavia utilisant des avions de 189 sièges, en remplacement des appareils de 100 places d'Hop-Air France, l'annonce de la base Volotea qui opérera des vols vers de nouvelles destinations en A319, 156 sièges, ou en A320, 186 sièges, l'ouverture d'une nouvelle ligne par easyJet opérant avec des A319 ou A320).
 - Que l'aéroport de Lille ne connaît pas les vols commerciaux à vide que pratiquent des compagnies avec certains aéroports très chargés (ex : Orly) pour ne pas perdre leurs créneaux horaires (« slots »).

— SUR L'ASPECT RELATIF A L'ACCESSIBILITE A LA PLATEFORME ET DU TRAFIC ROUTIER :

En 2019, la part modale des transports en commun empruntant la voie routière était de 7,5% (dont 5 % pour la navette Lille gare – aéroport).

L'essentiel de l'accès à l'aéroport emprunte donc le réseau routier majeur de l'agglomération lilloise :

- A l'Ouest, depuis l'A1
- A l'Est, depuis l'A23
- Au Sud, depuis la M54 (Fretin) puis la M145

Ce réseau, très fréquenté, est congestionné en semaine une bonne partie de la journée. On notera cependant qu'en semaine, de nombreux vols partent en tout début de matinée avec un retour en fin de soirée, aux heures de moindre saturation.

L'objectif affiché par l'aéroport est d'atteindre, en 2039, une part modale des transports en commun de 17%.

Dans son mémoire en réponse, l'exploitant précise que :

- L'adaptation à la fréquentation du service de la navette, et l'accueil de Services Librement Organisés ont d'ores et déjà été mis en place.
- Aéroport de Lille SAS et la Région Hauts de France ont organisé la desserte de l'aérogare par les autocars régionaux Arc en Ciel, en plus de la desserte de l'aéroport pré existante par la ligne Ilevia 68.
- Ces seules mesures permettent d'atteindre l'objectif.

Une augmentation de la fréquence de la navette et les perspectives d'arrêt des lignes interurbaines de cars Arc-en-ciel sont acquises avec 2 ou 3 aller-retours quotidiens en semaine (ligne 205 Pont à Marcq - Villeneuve d'Ascq et ligne 221 Orchies – Lille Porte des Postes) paraissent acquises.

En revanche, les perspectives de desserte plus cadencées, tracées par le SCoT de l'agglomération lilloise, apparaissent lointaines et aléatoires et se limitent à des orientations telles que : « *identifier les possibilités de connexions performantes entre la ligne 1 du métro après le terminus 4 Cantons, soit vers le secteur de la Haute-Borne, soit vers le secteur Sud de la métropole et la gare de Lesquin, le Centre Régional des Transports (CRT), et l'aéroport de Lille-Lesquin* ».

Dans son mémoire en réponse, Aéroport de Lille précise que :

- Ces mesures lui permettent d'atteindre l'objectif, concernant les transports en commun, de 17% en 2039.
- Le SMALIM, autorité délégante, dialogue avec la MEL et la Région au sujet de toutes les opportunités de déploiement d'offres de transports collectifs en direction de l'aéroport, et reste disposé à contribuer au financement des investissements qui pourraient être décidés en ce sens.
- Le SMALIM a modifié en 2021 ses statuts pour permettre des « contributions financières à des projets d'investissement ou de fonctionnement portés par d'autres personnes publiques ou privées, et participant à l'accessibilité de la plateforme, l'intermodalité des transports publics, la préservation de l'environnement, au développement économique et à la promotion touristique, au sein de la zone de chalandise de l'aéroport ».

Sur le thème, la commission constate et prend en considération :

D'une part :

- Une plate-forme aéroportuaire desservie par des autoroutes fréquemment saturées et un réseau routier périphérique "embolisé" essentiellement en début et fin de journée en grande partie par les migrations pendulaires vers et au retour de la Métropole lilloise. Il convient toutefois de noter que comme le souligne l'Autorité environnementale que ce trafic périphérique s'avère asynchrone par rapport au flux généré par les passagers de l'aéroport (de surcroît relativement faible). En l'absence de mesures significatives l'augmentation du trafic routier est estimée à 32 % à l'horizon 2039.
- Une plate-forme aéroportuaire essentiellement fréquentée par un trafic de véhicules légers particuliers au détriment d'un vecteur transports en commun existant (autocars, navettes routières) semblant très insuffisant.
- Une absence préjudiciable d'accès direct de type « lien fixe » (à l'instar du tramway desservant l'aéroport de Nice Côte d'Azur au sein d'une des grandes métropoles françaises) tel que : prolongation de lignes de métro, création de lignes de tramway desservant l'aéroport, ou tout autre dispositif envisagé.

D'autre part :

- De la participation de fait, des principaux concédants de la plateforme aéroportuaire (membres du SMALIM) au contexte conceptuel et décisionnaire dans les domaines de la politique régionale et métropolitaine des transports.
- De la formalisation de l'engagement pris par le porteur du projet à l'issue de la concertation préalable, de porter à 17 % la part modale des transports en commun à l'horizon 2039 (par augmentation des rotations des navettes et une gare routière) dans l'attente de solutions attendues d'accès direct en lien fixe.
- De la volonté du porteur du projet de prise de mesures favorisant l'accès de la plate-forme par des « modes doux » tels que les pistes cyclables et cheminement piéton.
- De l'abandon par le maître d'ouvrage (jusqu'à la mise en service effective d'une solution d'accès à l'aéroport) d'un projet immobilier générateur d'augmentation du trafic routier pendulaire.
- Abandon acté (au titre des mesures d'évitement) de la création de zones d'activités tertiaires impactant 3,16 ha en périphérie nord de la plate-forme, ce qui génère une chute de l'augmentation prévisionnelle du trafic routier estimée en 2039, de 76 % à 21 % par rapport au scénario de référence initiale.

— SUR L'ASPECT RELATIF A LA POLLUTION DE L'AIR ET GAZ A EFFET DE SERRE :

A) Qualité de l'air

L'agglomération lilloise et la région subissent une pollution de l'air importante avec un dépassement des nouveaux seuils de l'OMS (en vigueur depuis le 22/09/2021) pour le dioxyde d'azote (NO₂), les particules (PM₁₀) et les particules (PM_{2,5}).

L'étude d'impact mentionne les évolutions des polluants sur la période 2019-2050 liées au projet et à sa desserte : poussières (PM₁₀ -25 % et PM_{2,5}), monoxyde de carbone (CO), Oxydes d'azote (NO_x), +27 %, Dioxyde de soufre (SO₂), +36 %, composés organiques volatiles non méthaniques (COVNM), le 1,3 butadiène, le benzène - 89 %, métaux (arsenic (As), Cadmium (Cd) +17%, Chrome (Cr) +13%.

Cet impact global reste modéré avec un respect de l'ensemble des valeurs réglementaires, à l'exception de l'objectif de qualité relatif aux PM_{2,5} (10 µg/m³ en moyenne annuelle).

Aéroport de Lille SAS précise dans son mémoire en réponse que les particules ultrafines entre 10 et 100 nm (PUF) n'ont pas été mentionnées car elles ne sont pas

soumises à un seuil réglementaire et dresse un état des lieux de ce sujet dans le domaine aéroportuaire.

B) Gaz à effet de serre – Climat- Energie

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

En l'absence de réalisation de cette modernisation, la simple augmentation de fréquentation de la plateforme aéroportuaire jusqu'à saturation génèrerait 3 957 kilotonnes d'émissions de GES en 2050, en tenant compte du progrès des motorisations liées au renouvellement des flottes aériennes.

Le projet de modernisation représenterait donc une hausse de 610 kilotonnes par rapport au scénario de référence, soit + 15%.

Enfin, l'aéroport ne fait pas l'objet de prescriptions spécifiques dans le PCAET de la Métropole Européenne de Lille.

Sur le thème, la commission constate et prend en considération :

D'une part :

- Des constatations et assertions relatives à la pollution atmosphérique au droit du site aéroportuaire, mise en avant par la population riveraine tant au niveau de la nature des rejets (résidus huileux ou particules fines) que par ses conséquences estimées sur la santé.
- Qu'une attention particulière a été relevée, de la part des contributeurs, qui s'expriment sur le sujet des incidences du projet sur l'évolution globale du niveau d'émission des Gaz à Effet de Serre (GES) au sein de la zone géographique métropolitaine.
- Que la SNBC (stratégie nationale bas carbone) vise un objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050.
Selon le site « notre-environnement.gouv.fr » (mis à jour fin octobre 2021) le secteur des transports représente 31% des émissions totales de GES en France, essentiellement induites par les transports routiers individuels puis collectif.
La part imputée à l'aérien est estimée à 4,4% (vols nationaux et part de l'international) des émissions françaises.

- Que la plateforme aéroportuaire participe par : la réalisation des travaux du projet, son fonctionnement, la part en « demi-croisière » du trafic aérien hébergé, à l'émission de GES.

D'autre part :

- De la part prépondérante de la pollution globale de l'air ambiant du territoire, générée par le trafic routier de la zone élargie (92%des émissions recensées sur l'aire d'étude). La qualité de l'air identifiée sur la plateforme confirme par ailleurs sa conformité d'ensemble au « bruit de fond atmosphérique local » la concentration de polluant étant identique à celle constatée à l'échelle métropolitaine.
- De la constatation que l'Autorité environnementale relève que le projet est sans incidence sur l'indice IPP (indice pollution population).
- De l'objectif exprimé par le porteur du projet d'atteindre un niveau global de réduction des GES de -68% (sur base 2019) à l'horizon 2039.
- Les études reposent sur des modélisations testées sur toutes hypothèses et réalisées après expertise de professionnels.
- De la mise en place, par le MO, d'un « fonds carbone » alimenté par des mesures de redevances, et permettant de financer des actions pertinentes compensatoires aux effets de la pollution des gaz à effet de serre (GES), sous la surveillance d'un comité de pilotage comprenant des experts dans ce domaine.
Tout en préconisant son renforcement financier, l'Autorité environnementale relève que ce fonds carbone présente un « caractère novateur ».
- De l'engagement pris par l'exploitant de mettre en œuvre une modulation de la redevance en fonction des classes d'émissions polluantes des aéronefs, après avis de la CCE, lorsque les textes réglementaires auront été adoptés (comme cela se fait déjà fait déjà en fonction des classes d'émissions sonores).
- De l'abandon partiel des énergies fossiles et de la volonté d'utilisation des énergies renouvelables sur le site aéroportuaire, privilégiée et mise en place conjointement au moyen de :
 - L'installation et le développement de la production électrique par panneaux photos voltaïques sur les nouveaux aménagements.
 - L'utilisation de la géothermie (après étude de faisabilité en conformité avec les prescriptions des hydrologues).
 - L'utilisation de véhicules de service à motricité électrique.

- Dans ce cadre, l’Autorité environnementale recommande « de mener à son terme l’étude géothermique » et de préciser les perspectives de développement supplémentaire de panneaux photovoltaïques ».
- Pour l’exécution des travaux immobiliers de restructuration et d'aménagement du bâtiment de l'aéroport et des parkings :
 - Mise en œuvre d’opérations de récupération et de recyclage des infrastructures.
 - Certification HQE « bâtiment durable » et label E+C (énergie positive-réduction carbone pour la partie nouvelle du bâtiment).

— SUR L’ASPECT RELATIF A L’IMPACT ECONOMIQUE LIE AU PROJET :

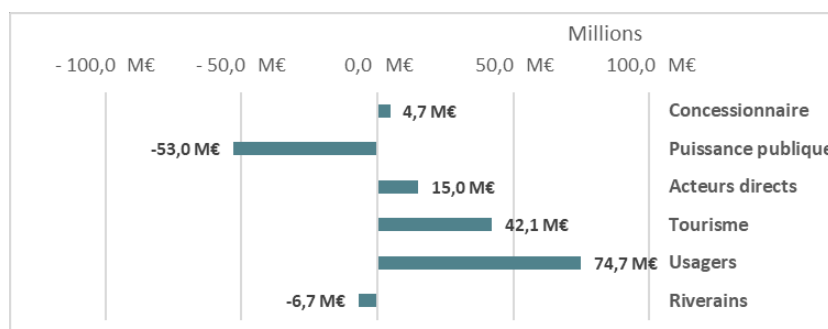
L’exploitant précise dans son mémoire en réponse :

- L’aéroport de Lille-Lesquin comptait en 2019 1 065 ETP directs pour 2,2 millions de passagers, soit un ratio de 486 ETP/millions de passagers.
- Ce ratio est dans la moyenne des aéroports français en région (475 ETP/millions de passagers).

En termes d’emplois, le porteur de projet affiche à l’horizon 2039 :

- Emplois directs : 1505 pour le projet, et 1253 pour l’évolution sans projet, soit un différentiel de + 252 liée au projet
- Emplois indirects : 613 pour le projet, et 550 pour l’évolution sans projet, soit un différentiel de + 63 liée au projet

L’étude socio-économique fait apparaître un taux de rentabilité interne de 19% et une décomposition de la valeur ajoutée nette sur la période 2019 – 2050 bénéficiant surtout aux usagers et au secteur du tourisme.



Sur le thème, la commission constate et prend en considération :

D'une part :

- Des interrogations et doutes exprimées par des contributeurs sur la nature et les perspectives chiffrées d'accroissement des gisements d'emplois directs et induits susceptibles d'être générées par le projet.
- De la nature même des conditions de réalisation de ce chiffrage directement lié à la réalisation effective des objectifs du projet à l'horizon 2039.
- Une valeur ajoutée nette sur la période 2019-2050 défavorable aux riverains et à la puissance publique.

D'autre part :

- De la volonté exprimée par le porteur du projet de soutenir au travers du projet, un dynamisme territorial économique, par le développement des activités de la plateforme aéroportuaire et de son effet levier sur des emplois estimés à 1973 (ETP) à l'horizon 2050 sur la base du scénario projet (368 emplois directs et indirects, 1605 emplois induits et catalytiques), dont 228 pour la période 2024 à 2026, confortant ainsi l'attractivité régionale.
- De l'assertion faite par le porteur du projet de l'affirmation de l'intérêt public final afférent aux incidences socio-économiques du projet, eu égard à l'examen des différents scénarii et hypothèses examinés sous l'angle de la VAN (Valeur Actualisée Nette socio-économique).
- Des déclarations favorables au projet, exprimées au travers la consultation par les acteurs locaux et régionaux des secteurs du commerce et de l'industrie.

B - EN CE QUI CONCERNE LA DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE

Sur le thème, la commission constate et prend en considération :

D'une part :

- L'examen des pièces des dossiers jugés complets.
- La constatation de la conformité des demandes avec les dispositions du PLU2 de

la MEL du 10/12/2019, qui spécifie le positionnement du projet objet des demandes de PC en zone UV1 dédiée « aux activités aéronautiques et aux activités liées à leur fréquentation ».

- De la cohérence des demandes de PC avec les objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Lille Métropole approuvé en février 2017.
- De la nature des avis :

-obligatoires (art R423-51 du code de l'urbanisme) de :

- La DGAC
- La Commission d'accessibilité (SCDA)
- La Sous-commission départementale de sécurité contre les risques d'incendie dans les ERP et les immeubles de hauteur
- La DRAC (direction régionale des affaires culturelles)
- *Le SRA (service régional architecture)*

Favorables avec prescriptions et recommandations

-non obligatoires (avis simples) de :

- La MEL
- Service Commun Des Carrières
- SDIS (service départemental incendie et secours)

Ainsi que des avis des collectivités territoriales concernées :

- Par les Unités foncières
- Communes du périmètre du Plan Exposition au Bruit

D'autre part

- Le projet d'extension de l'aérogare, constitue une augmentation importante de capacité d'accueil du trafic de passagers demandé par le concédant (3,9 M de passagers évolutive à 5 M de passagers, selon l'annexe à la délibération du SMALIM du 18 mai 2021, communiquée avec le mémoire en réponse) et une amélioration qualitative de la réception du public, permettant de palier à la saturation de 2,6 MPAX dans l'aérogare actuel.
- Une augmentation de capacité de l'aérogare induisant une augmentation du stationnement.

- La nécessaire mise aux normes du tri des bagages.
- La nécessaire séparation des circuits des contrôles menés par les autorités compétentes sur les trafics Schengen et non Schengen.
- La séparation fonctionnelle des flux « Arrivées et « Départ ».
- La création en extension du bâtiment vers l'ouest de nouvelles jetées dédiées au trafic « Départ ».
- La création du parvis multi modal améliorant l'accueil et l'accessibilité des passagers tout en assurant une meilleure sécurité.
- Un chantier organisé par phase pour maintenir l'aspect opérationnel du fonctionnement de l'aérogare.
- Un projet comprenant deux équipements sensibles (chaufferie gaz 1,234 MW et groupe électrogène 1,185 MW) dans des locaux mitoyens au rez-de-chaussée (en façade sous l'auvent du parvis public) dont les mesures de prévention (incendie, sûreté et sécurité) ont été soumises aux sous-commissions départementales, qui ont rendu un avis favorable.

En conséquence :

*Au bilan : la commission **estime en globalité** que les effets à incidences positives du projet dit de « modernisation » de l'aéroport de Lille-Lesquin excèdent ses aspects potentiellement négatifs*

La commission d'enquête émet donc les avis motivés suivants :

« Avis favorable à la demande d'autorisation environnementale relative au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin ».

« Avis favorable à la demande de permis de construire relatifs au projet de modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin et afférents aux communes de Lesquin et de Fretin ».

Ces avis sont assortis d'une réserve et de 5 recommandations :

La réserve :

Aéroport De Lille SAS devra prendre l'initiative d'organiser, de concert avec la SMALIM, une réunion de concertation en vue de proposer à L'Etat, à la Région Hauts de France et à la Métropole Européenne de Lille, l'élaboration d'un dispositif d'accompagnement du développement de l'aéroport, concerté avec les collectivités territoriales et leurs groupements concernés.

L'objet de cette réunion consistera à partager les problématiques décelées pendant l'enquête et à examiner les solutions adéquates susceptibles d'être apportées :

— Problématiques relevant du domaine de l'Etat :

- Nouvelles procédures pour les trajectoires à guidage satellitaire des vols commerciaux.
- Volumes de protection environnementale et autres restrictions d'exploitation liées au bruit des aéronefs, en vue de rendre les infractions sanctionnables par l'ACNUSA (mise en œuvre d'arrêtés ministériels).
- Examen de la pertinence et recherche d'alternatives à la réalisation d'un taxiway pour la piste d'aviation légère.
- Plan de Gêne Sonore prenant en compte les nouvelles trajectoires.

— Problématiques relevant du domaine du SMALIM et de l'exploitant de l'aéroport :

- Poursuite du système modulation des redevances.
- Disponibilité de l'ensemble des données de l'aéroport pour le public sur le site internet de l'ACNUSA.

- Concertation autour de la stabilisation de l'activité de l'aviation légère au niveau atteint en 2019, en liaison avec le contexte de l'offre existante sur les aérodromes voisins.
- Programme de déploiement des stations de mesures acoustiques, piézométriques et de qualité de l'air, système de supervision du bruit et des trajectoires.
- Mobilisation par l'exploitant de ses contributions financières affectées à l'isolation acoustique dans les conditions prévues par le code de l'environnement.
- Mobilisation par le SMALIM de ses contributions financières à des projets participant à l'accessibilité de la plateforme, l'intermodalité des transports publics, la préservation de l'environnement, au développement économique et à la promotion touristique, au sein de la zone de chalandise de l'aéroport.

— Problématiques relevant du domaine de la Région Hauts-de-France et de la Métropole européenne de Lille (autorités de planification et autorités organisatrices de transport et de mobilité) portant sur les projets de transports en commun desservant l'aéroport.

Les recommandations de la commission :

- Poursuivre, comme le suggère l'Autorité environnementale, les études préalables à l'exploitation de la ressource géothermique sur la plateforme et l'examen des perspectives d'extension de la production électrique d'origine photovoltaïque.
- Consulter la commission consultative de l'environnement, sur les demandes d'autorisation environnementales et de permis de construire, comme le prévoit le code de l'environnement à l'article L.571-13.
- La commission invite le porteur de projet, comme proposé dans son mémoire en réponse, à développer, en lien avec le SMALIM et notamment avec le Club aérien Lille Métropole la détermination des règles et des bonnes pratiques formalisables dans un « code de bonne conduite ».

- Saisine effective de la CCE, pour un réexamen tous les cinq ans, de la pertinence des prévisions aériennes ayant servi à l'établissement du Plan d'Exposition au Bruit.
- Examiner avec la région des Hauts-de-France et le SMALIM la possibilité de créer une communauté aéroportuaire (articles L 6363-1 et suivants du code des transports).

A Lesquin le 1^{er} avril 2022

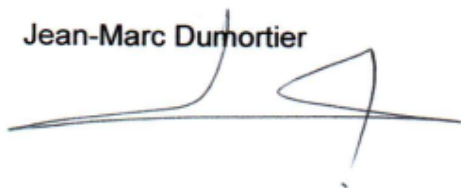
Le président de la commission

Christian Lebon



Les membres titulaires de la commission

Jean-Marc Dumortier



François Yoyotte

