

REUNION PUBLIQUE EN VISIOCONFÉRENCE
SUR LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX
DU PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROPORT DE LESQUIN
LUNDI 2 NOVEMBRE 2020

Intervenants :

Marc-André GENNART, Directeur Général de la société « Aéroport de Lille SAS » (ADL), gestionnaire de l'aéroport pour le compte du SMALIM, propriétaire de l'aéroport ;

Yves COQUERELLE, Directeur Qualité Environnement d'ADL ;

Stéphane DANDOY, Coordinateur technique du projet de modernisation ;

Laurent DEMOLINS, Garant de la Commission Nationale du Grand Débat ;

Laurent BRETON, Directeur Régional de l'Aviation Civile (État) ;

Alexandre CROZAT, Directeur Régional du Service de la Navigation Aérienne (État) ;

François-Xavier CADART, Co-président du SIVOM Grand Sud de LILLE et Maire de SECLIN ;

Élus et habitants du territoire.

Propos d'accueil :

François-Xavier CADART accueille les participants au débat, car la réunion devait se dérouler à SECLIN avant que le confinement ne soit décrété. Il rappelle que la société ADL, proteuse du projet de modernisation de l'aéroport, a sollicité ce grand débat, qui a le mérite d'exister. En effet, une large concertation des élus et habitants est nécessaire vu l'importance du projet. En tant que co-président du SIVOM Grand Sud de LILLE avec Luc MONNET, Maire de TEMPLEUVE, il a à cœur de défendre les intérêts des 33 communes du SIVOM et de leurs habitants. Le SIVOM exerce une veille très attentive pour tout ce qui touche l'aéroport, et porte les exigences des habitants quant aux nuisances générées par le trafic aérien. Grâce à ce grand débat, chacun doit pouvoir s'exprimer et être écouté.

Présentation du projet de modernisation de l'aéroport :

Marc-André GENNART et Laurent DEMOLINS se présentent et évoquent leurs rôles respectifs : porteur du projet pour le premier, et garant de la transparence du débat pour le second.

Marc-André GENNART explique que :

- 2,2 millions de passagers ont été accueillis à l'aéroport en 2019 pour 20.000 mouvements de plus de 20 tonnes. LESQUIN est donc un aéroport régional mais important, puisqu'il est entré désormais dans le ressort de l'ACNUSA (autorité nationale indépendante). La croissance doit rester mesurée : +3% par an de passagers jusqu'en 2039 (+78% sur 20 ans contre +91% lors des 20 dernières années) pour atteindre 3,9 millions de passagers en 2039 et +12% de mouvements d'ici 2039 (+27% sur la période précédente) grâce à l'amélioration du taux d'emport (nombre de passagers par avion).
- Le projet de modernisation comporte trois objectifs : adapter l'aéroport aux nouvelles normes réglementaires et de sécurité (accotements des pistes, sécurisation du tri bagages, déconstruction de la rampe d'accès à l'aérogare) ; améliorer les conditions d'accueil des passagers (séparation des zones d'arrivées et de départs) ; proposer des destinations adaptées aux besoins des habitants des Hauts de France vers l'Europe du Nord et l'Europe de l'Est notamment, outre le Maghreb.
- Il est urgent d'agir car, même si la crise sanitaire a fait baisser l'activité de deux tiers, la saturation de l'aéroport sera atteinte avec 2,6 millions de passagers par an.
- Calendrier du projet : 2020 grand débat public, 2021 dépôt des permis de construire, automne 2021 enquête publique officielle, 2022 à 2025 travaux en fonction de la reprise du trafic post-COVID
- Acteurs du projet : SMALIM (Région et MEL) propriétaire de l'aéroport, société ADL concessionnaire exploitant.
- Coût du projet : 100 millions d'euros uniquement sur fonds privés d'ADL.

Stéphane DANDOY apporte des précisions techniques sur la réfection des taxiways, l'élargissement des accotements de pistes, le remplacement du monitoring (appareil de mesure d'altitude et de bruit des avions), la sécurisation du chemin de ronde, du tri des bagages, la suppression de la rampe d'accès à l'aérogare, la séparation des zones de départs et arrivées, les parkings de nuit pour éviter les vols de nuit, l'extension des parkings véhicules, le réaménagement du parvis, la création d'une gare de bus (pour les navettes maison et les bus « Macron », le développement de l'immobilier (hôtel ou autre structure dont aurait besoin l'aéroport pour se développer).

Sur la desserte : l'objectif du projet est de passer de 5 à 17% de transports en commun pour arriver et repartir de l'aéroport d'ici 2039 : augmentation du nombre de navettes, accueil des bus « Macron » directement sur les parkings, accompagnement de nouveaux modes de transport en commun décidés par la MEL ou la Région.

Échanges avec le public :

Christopher LIENARD (Adjoint au Maire de FACHES-THUMESNIL) conteste l'essence même du projet d'extension de l'aéroport, qui va à l'encontre de la « déclaration d'urgence écologique » adoptée par la Ville de FACHES-THUMESNIL dans le contexte mondial des dangers engendrés par la crise climatique.

Marc-André GENNART répond que l'aéroport est très soucieux de limiter ses gaz à effet de serre, et l'objectif est d'arriver à la neutralité carbone en 2027. L'extension de l'aéroport de LESQUIN permettra aussi d'inciter les habitants des Hauts de France à partir de LESQUIN plutôt que de CHARLEROI, etc... La part des transports en commun doit également être triplée dans le cadre du projet. Les compagnies aériennes sont fortement incitées à s'équiper d'une flotte moins polluante.

Bastien BETH (associations Amis de la terre, Alternatiba...) estime que le projet est contraire à la Convention Citoyenne pour le Climat.

Gwenaël DESFONTAINES (FRETIN association ADN2L qui défend les intérêts du quartier Huvet/Clemenceau) soulève le problème prégnant des trajectoires des avions au décollage par vent d'Est. Depuis 2017, la trajectoire est juste au-dessus de leurs maisons, ce qui crée de très grandes nuisances sonores et environnementales. De plus, la station de mesure de

bruit installée par l'aéroport sur La Poste de FRETIN n'est plus efficace, puisque les avions ne passent plus au-dessus du centre-bourg.

Yves COQUERELLE confirme que la station de mesure de bruit de FRETIN pourra être déplacée, car tout le système de monitoring (mesures de bruit et altitude) va être rénové par l'aéroport pour 2022. En attendant, des campagnes de mesures mobiles peuvent être menées, comme cela a déjà été le cas dans plusieurs communes dont FRETIN (dans le jardin d'une habitante).

Nicolas METTA (élu de BOUVINES et du SIVOM Grand Sud de LILLE) pose la question des vols de nuit et de week-end qui apportent davantage de nuisances. Il souhaite un « couvre-feu » aérien entre 23h et 6h. Il pose également la question du Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B) et du zonage, car BOUVINES est situé en limite de zones de bruit C et D.

Marc-André GENNART note que le nombre de vols s'équilibre entre la semaine et le week-end. Concernant les vols de nuit, la nouvelle politique menée par Aéroport De Lille SAS est de surtaxer (+ 60%) les vols de nuit aux compagnies, et d'offrir le parking avion si l'appareil y reste stationné toute la nuit. La volonté est de limiter au maximum les vols de nuit, même s'il en restera encore en raison des vols sanitaires, des vols retardés... Concernant le P.E.B, BOUVINES est bien entre la zone C et D, car elle se situe très proche des pistes. A savoir que la zone C concerne 200 personnes au total et la zone D 4.400 personnes toutes communes confondues.

Laurent DEMOLINS tient à avoir des précisions quant au nombre de vols de nuit en 2018, 2019, et quelles projections en 2039. Parler en pourcentage est une chose, mais le garant du débat veut connaître le nombre d'avions de nuit en unités.

Marc-André GENNART explique que le total des vols de nuit ne devra pas dépasser les 7% par an, soit un ou deux avions de nuit de plus qu'en 2019, par exemple (N.D.L.R : à l'été 2019, il y avait 3 à 4 avions par nuit entre 23h et 6h).

Xavier VANDERMARLIERE (FRETIN association « Un élan citoyen ») pose la question de l'entrepôt de stockage de carburant, à propos duquel le Préfet demande une étude de danger.

Yves COQUERELLE indique que cette société est indépendante de l'aéroport et qu'ADL n'a pas de prise sur ce dossier.

Frédéric DUMORTIER (FACHES-THUMESNIL) réproouve le fait qu'il y aura 1.700 places de parking et un nouveau projet immobilier alors qu'on se situe sur les champs captants. Il y aura trop d'artificialisation des sols.

Marc-André GENNART indique que ce projet immobilier est à long terme. Le parking se situera sur un sol déjà artificialisé. Il se fera en trois phases optionnelles, car si les transports en commun augmentent, il y aura moins de parkings.

Valérie MORILLON (FRETIN association ADN2L) insiste sur les très fortes nuisances subies par les riverains du quartier Huvet/Clemenceau. Chaque avion génère 75 décibels, et la nuit c'est encore plus insupportable. Elle réclame un « couvre-feu » pour les avions, comme cela existe sur d'autres aéroports. Elle veut un retour aux trajectoires d'avant 2016-2017 et un passage des avions exactement le long de l'autoroute A23. Il y a là une bande de 6 km sans habitations, alors que le quartier Huvet compte 130 à 150 habitations, beaucoup plus que lorsque les avions passaient au-dessus de PERONNE-EN-MELANTOIS. Ce village a été privilégié au détriment de FRETIN.

Marc-André GENNART indique qu'il est impossible d'interdire les avions de nuit, notamment les vols sanitaires.

Présentation des impacts du projet de modernisation de l'aéroport :

L'équipe d'ADL présente les éléments suivants :

- 600 emplois ETP seront créés directement ou indirectement par le projet
- L'objectif est de préserver l'eau et la nappe de craie. Pour l'artificialisation, des matériaux drainants seront utilisés et le projet se fera sur des surfaces déjà imperméabilisées à 70%.
- Préserver la biodiversité, la faune et la flore. Un diagnostic est en cours. ADL aura recours à l'écopâturage, à l'effarouchement des oiseaux par un fauconnier, etc...

- Lutter contre le changement climatique, sachant que le trafic aérien ne représente que 2,5% des émissions de gaz à effet de serre. ADL aura recours au photovoltaïque, à la géothermie, à l'énergie électrique pour alimenter les avions au sol...
- Lutter contre le bruit avec la rénovation du système de monitoring qui comporte actuellement 8 stations de mesures fixes et 1 mobile, d'ici 2022. Une étude acoustique est en cours. ADL veut aussi améliorer les réponses apportées aux plaintes des riverains. On pourra visualiser la trajectoire de l'avion gênant par internet. Une vigilance sera exercée sur les avions de nuit qui ne devront pas dépasser 7% du trafic.
- Veiller à la qualité de l'air. Une étude est en cours. Un système de surveillance est d'ores et déjà en place avec ATMO. Les navettes et transports en commun devront représenter 17% des voyages pour venir et repartir de LESQUIN au lieu de 5% aujourd'hui. 20% des places de parking seront équipées de prises de recharge électrique.

Alexandre CROZAT (S.N.A) et Laurent BRETON (D.G.A.C) expliquent le processus de création des trajectoires. Elles sont décidées en Commission Consultative de l'Environnement (C.C.E – Préfecture), qui réunit des élus, des professionnels de l'aéronautique, et des associations de défense de l'environnement. La nouvelle association ADN2L de FRETIN sera invitée à la prochaine C.C.E qui aura lieu sans doute en janvier 2021. Pour revenir sur l'actuelle trajectoire de décollage par vent d'Est, ils rappellent que le changement était obligatoire en raison du respect des normes européennes en matière de guidage satellitaire (procédures RNAV). Ces procédures RNAV induisent une trajectoire très précise, ce qui fait que les avions passent désormais toujours au-dessus des mêmes habitations. En 2017, la consigne avait été donnée que les nouvelles trajectoires évitent le survol des centres-bourgs de FRETIN, PERONNE et TEMPLEUVE. C'est le cas aujourd'hui, mais de ce fait c'est le quartier de HUVET, entre autres, qui est survolé. Il est possible de redécaler la trajectoire vers l'A23, mais dans ce cas, c'est PERONNE qui sera survolé et ensuite GENECH. Il est impossible de multiplier les points GPS pour des raisons de sécurité aérienne. Il n'est pas souhaitable non plus de désigner un point GPS qui induirait que BOUVINES se retrouve avec les décollages et les atterrissages en permanence. Il est donc possible techniquement de

modifier de nouveau la trajectoire des décollages par vent d'Est, mais il faudra mesurer toutes les conséquences pour les autres communes.

Echanges avec le public :

Marielle (nom d'internaute) estime qu'il faut préférer le train à l'avion.

Marc-André GENNART explique que LESQUIN n'a pas vocation à se lancer dans les longs courriers comme ORLY ou ROISSY, mais à LESQUIN les destinations sont déjà à plus de 4h30 de train (sauf le hub de LYON).

Marie-Jeanne MARSEGUERRA (élue de FRETIN et du SIVOM Grand Sud de LILLE) appuie toutes les demandes des Fretinois indiquées plus haut. Ils sont très inquiets de la perspective d'augmentation du trafic aérien. La gêne est telle à FRETIN qu'il s'agit véritablement d'un enjeu de santé publique. Elle estime que les avions devraient virer vers le Sud plus tard pour éviter les nuisances. FRETIN a vécu un été 2016 tranquille avec l'ancienne trajectoire, qui ne survolait que 10 à 15 maisons de PERONNE-EN-MELANTOIS. Désormais plusieurs centaines de maisons de FRETIN sont survolées.

Alexandre CROZAT explique que la trajectoire de 2016 était trop à l'Est par rapport au mandat que le S.N.A avait reçu de la C.C.E. A savoir que la trajectoire demandée devait se situer au milieu de la bande qui sépare l'A23 de la voie ferrée. Or, PERONNE, LOUVIL et GENECH étaient directement survolés en 2016, ce qui avait fait exploser le nombre de plaintes de riverains de ces communes. En tout cas, le S.N.A est ouvert à un nouveau changement de trajectoire. Il présentera les alternatives en C.C.E et ce sont les membres de cette commission qui voteront.

Pauline SEGARD (élue écologiste de VILLENEUVE-d'ASCQ et présidente du groupe à la MEL) demande si la surtaxe pour les vols de nuit sera vraiment dissuasive

Marc-André GENNART indique qu'il n'existe pas de statistiques, mais ADL va plus loin que les autres aéroports en la matière.

Laurent DEMOLINS demande quand aura lieu la prochaine C.C.E et à combien s'élèveront les taxes de nuit en euros.

Laurent BRETON répond que la C.C.E devrait avoir lieu en janvier 2021, soit en présentiel, soit en distanciel selon la situation sanitaire. Il indique que le Secrétaire Général de la Préfecture est ouvert à un changement de trajectoire de décollage par vent d'Est, mais qu'il ne faut pas augmenter les nuisances sur d'autres communes. Il serait peut-être judicieux de créer un comité permanent pour le suivi de ce changement de trajectoire.

Nathalie MEYER (LESQUIN) souligne que toutes les routes de la Métropole sont déjà saturées. Comment fluidifier les abords de l'aéroport avec ce projet d'extension ?

Marc-André GENNART indique qu'une étude de trafic routier est en cours pour améliorer la desserte de l'aéroport par l'A1. Concernant le projet immobilier, ce serait peut-être un hôtel ou autre équipement mettant en valeur l'aéroport, mais cela dépendra de l'évolution des besoins.

Répondant à Laurent DEMOLINS, il explique qu'un avion de nuit coûtera plusieurs centaines d'euros à la compagnie. Le prix est fonction du type d'avion.

Anthony DACCACHE (HOUPLIN-ANCOISNE) demande s'il est normal que les avions décollent au-dessus de chez lui ?

Alexandre CROZAT explique que la trajectoire de départ long par vent d'Ouest passe effectivement au-dessus d'HOUPLIN-ANCOISNE. Ensuite, il peut aussi y avoir des trajectoires inhabituelles liées à des événements météo ou à la séparation des flux d'avions.

François (nom d'internaute) conteste le fait que les avions ne représentent que 2,5% des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale. Par ailleurs, vu la crise que nous vivons, il pense qu'il n'y aura pas d'augmentation du nombre d'avions par rapport à 2019.

Timothée (nom d'internaute) abonde dans le même sens et juge les réponses d'ADL insatisfaisantes.

Hélène ALLEE (association Interlianes) demande quelles seront les répercussions de Lille Aéroport sur le trafic routier, et quelles

conséquences du projet d'ADL sur les champs captants, l'artificialisation des sols, etc...

Laurent DEMOLINS résume cette deuxième réunion publique du Grand Débat. Les débats ont été de qualité, ainsi que les questions et les arguments des uns et des autres. Voici les points principaux auxquels ADL devra répondre plus complètement :

- **La limitation des vols de nuit avec l'étude de faisabilité d'un « couvre-feu » entre 23h et 6h. Et le nombre de vols de nuit au-delà duquel il ne faut pas aller : par nuit et par année.**
- **La création d'une nouvelle trajectoire de décollage par vent d'Est.**