

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

## CONCERTATION PREALABLE

Live chat #2 - 17 novembre 2020, 18h-20h

Retranscription intégrale des échanges

### L'équipe Aéroport de Lille à 17h57

Bonjour à tous, merci de suivre ce Live chat consacré au projet de modernisation de l'aéroport de Lille.

Nous répondrons aux questions concernant le projet : ses objectifs, ses caractéristiques, et ses impacts.

Un résumé du projet est accessible sur la colonne "en bref" située sur la gauche de votre écran.

Pour plus de précisions relatives au projet, nous vous invitons à vous référer au site internet du projet : <https://www.modernisons-aeroportdelille.fr/>

### L'équipe Aéroport de Lille à 18h00

#### Les 3 objectifs du projet de modernisation

- Objectif 1  
Adapter l'aéroport aux évolutions réglementaires
- Objectif 2  
Améliorer les conditions d'accueil des passagers pour accompagner le développement de la région
- Objectif 3  
Proposer des destinations adaptées aux besoins des habitants de la région et de la métropole

### Xavier Brunet à 18h06

Le PEB est faux, les retours d'Environnement Aéroport le prouve. Ce PEB sera-t-il modifié ? J'habite Gondecourt, et je subis les nuisances actuelles de l'aéroport et des avions qu'il fait voler très près des habitations. Qu'en sera-t-il des nuisances dans les années à venir ?

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

## **L'équipe Aéroport de Lille à 18h13**

Bonjour,

Merci pour votre question.

Le PEB est un document réglementaire mis à jour en 2009. C'est le Préfet qui décide de sa mise à jour.

Les hypothèses de trafic liées au projet restent largement en-deçà des hypothèses prises dans le PEB.

La problématique des nuisances sonores relève de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE). La prochaine devrait se tenir en janvier 2021, sous l'égide du Préfet.

## **François à 18h16**

Bonsoir,

Sur le dépliant de la concertation préalable, il est mentionné sur la carte une zone grisée au nord de l'aéroport avec en légende "Opportunités immobilières".

Seront-elles développées par le concessionnaire ou par le propriétaire du foncier (la région HDF) ?

Je vous remercie.

## **L'équipe Aéroport de Lille à 18h18**

Bonjour,

Merci pour votre question.

Une étude d'opportunité est en cours. Dans les faits, celle-ci est conditionnée par la reprise, la croissance du trafic aérien, et les nouvelles formes de travail.

Si les opportunités se confirment, le projet sera développé par le concessionnaire, Aéroport de Lille SAS.

## **François à 18h18**

Et en complément, quel domaine d'activité concernera ce secteur voué à être urbanisé ?

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

## L'équipe Aéroport de Lille à 18h20

Aujourd'hui, il n'est pas figé. Il pourra comporter des locaux de petite logistique, éventuellement un hôtel, ou des bureaux partagés.

## Xavier Brunet à 18h16

Bonjour,

Puisque vous savez que le PEB date de 11 ans (2009), donc qu'il ne correspond pas à la réalité, pourquoi vous appuyez-vous dessus pour votre étude d'impact ? Cette dernière est forcément faussée.

Vous pourriez utiliser les relevés des stations qu'utilise d'ailleurs l'aéroport pour répondre aux riverains. Pourquoi n'avoir pas mené une étude d'impact réelle ?

## L'équipe Aéroport de Lille à 18h23

Nous effectuons actuellement une étude d'impact utilisant les stations de mesure de bruit permanentes et des stations complémentaires. Dans le cadre de ce travail, le PEB est un indicateur et n'est pas une donnée d'entrée de nos modélisations.

## JCBMB à 18h20

L'aménagement de l'aéroport et la proposition de destinations supplémentaires va entraîner pour nous Templemarois des nuisances sonores importantes. Nous constatons de plus en plus que les avions survolent notre village et plus particulièrement le centre du village et l'école. Le bruit est déjà important dans le jardin mais aussi dans l'habitation. Devrons-nous vivre enfermés dans nos habitations ou vendre notre bien avec une perte conséquente pour retrouver notre tranquillité ? Les trajectoires ne peuvent-elles pas être décalées pour suivre l'autoroute A1 plutôt que les villages. Nous ne sommes pas du tout favorable à ce projet d'aménagement même si nous savons qu'il faut vivre avec son temps. Nous avons des TGV qui relient Lille aux aéroports de Paris. L'écologie n'est sans doute pas votre priorité.

## L'équipe Aéroport de Lille à 18h33

Bonjour,

Merci pour votre question.

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Le projet ne prévoit qu'un développement très modéré du trafic avions (en moyenne 5 atterrissages et 5 décollages supplémentaires de vols commerciaux par jour), grâce à l'amélioration de l'emport moyen.

Une étude acoustique est en cours pour évaluer finement l'impact du projet.

La définition des trajectoires au décollage et à l'atterrissage n'est pas du ressort de l'Aéroport, mais des services de l'Aviation Civile.

La problématique des trajectoires sera rediscutée à l'occasion de la prochaine Commission Consultative de l'Environnement (CCE), qui devrait se tenir en janvier 2021 sous l'égide du Préfet.

Pour plus d'informations, nous vous invitons à consulter le compte rendu et la vidéo de la réunion publique dédiée aux impacts du projet :

- Comptes rendus : <https://www.modernisons-aeroportdelille.fr/les-comptes-rendus-des-rencontres/>
- Vidéos : <https://youtu.be/HHk3m0byHFQ>

La stratégie de l'aéroport ne vise pas à relier les destinations facilement accessibles en train, afin de favoriser les infrastructures ferroviaires existantes.

Néanmoins, notre projet répond à une demande accrue de la part des habitants de la métropole et de la région, qui doivent pour la plupart se déplacer dans les aéroports voisins pour voyager. Le projet permettra ainsi d'assurer un service public de transport de qualité.

## JCBMB à 18h23

Combien de destinations supplémentaires doivent être mises en service dans ce projet ?

### L'équipe Aéroport de Lille à 18h35

Il n'y a pas d'objectif figé en nombre de destinations.

L'aéroport est en contact avec les compagnies aériennes pour le développement des nouvelles destinations ou l'amélioration des fréquences. L'analyse de la demande passe par le traitement de données internet.

Les différentes destinations qui seront développées dans le futur vont être renseignées sur le site internet du projet. Il y a deux axes de développement :

- L'augmentation de la fréquence actuelle et l'amélioration des horaires pour certaines destinations ;

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

- La promotion de nouvelles destinations pour tous les types de passagers (professionnels, touristes, familles).

## **Xavier Brunet à 18h24**

Cette étude sera-t-elle rendue publique ?

### **L'équipe Aéroport de Lille à 18h37**

Oui, elle sera rendue publique. Elle fera partie du dossier d'enquête publique des autorisations d'urbanisme qui seront nécessaires pour réaliser le projet. L'enquête publique est prévue courant 2021.

## **Xavier Brunet à 18h26**

Les résultats de cette étude en cours pourront-ils vous amener à modifier les trajectoires des avions décollant et atterrissant de/à l'aéroport ?

### **L'équipe Aéroport de Lille à 18h41**

La définition des trajectoires relève de l'Aviation Civile.

Les résultats de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) pourront conduire à des modifications des trajectoires.

## **Xavier Brunet 18h38**

Vous prétendez augmenter l'emport moyen des avions. Mais n'est-ce pas plutôt du ressort des compagnies aériennes ? Comment pourriez-vous les obliger à remplir d'avantage leurs appareils ?

### **L'équipe Aéroport de Lille à 18h49**

L'augmentation de l'emport moyen est une tendance lourde constatée dans le secteur, qui est accélérée par la crise actuelle (les avions les moins performants sortent des flottes). La stratégie commerciale de l'aéroport privilégie le contact avec des compagnies qui sont dans une démarche d'amélioration de leur taux de remplissage.

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

L'emport moyen est passé de 68,8 passagers par avion en 2009 à 103,6 en 2019. L'augmentation de l'emport moyen est rendue possible par l'atteinte d'un meilleur taux de remplissage des avions, mais aussi grâce à l'augmentation de la capacité moyenne d'emport de passagers des avions. Les aéronefs de petite taille (moins de 100 sièges) étant progressivement retirés des flottes en service et remplacés par des avions de plus grande capacité.

La tendance s'observe également à l'aéroport de Lille : Air France arrête l'exploitation des appareils entre 70 et 100 sièges via sa filiale Hop! et développe des appareils entre 180 et 190 sièges via sa filiale Transavia.

## **Jbriffaut à 18h42**

Bonjour,

Concernant les évolutions du trafic et donc du bruit, vous parlez d'une augmentation de voyageurs sans augmentation de trafic mais avec une augmentation des capacités des avions, donc nous allons avoir de plus en plus d'avion gros porteur des 737 et a330 voir plus, qui génèrent beaucoup de bruit de part leur taille (frottement de l'air) et de leurs moteurs.

Avez-vous un retour des études et nuisances sonores sur ce type d'avion ?

De la gêne que cela va générer en plus pour les habitants environnant. Habitant sur Bouvines je vous assure qu'un 737 qui arrive de TUI/Ryanair comparé à un a320, cela génère à l'oreille plus de désagrément et sur les maisons plus de vibration.

Et dans le cas contraire pourquoi sortir des concertations sans avoir fait ces études et avoir les résultats de ces études, pour se faire un vrai avis sur les risques liés aux bruits sur la santé ?

Enfin quelles sont les solutions apportées à ces habitants (Isolation, dédommagement sur la perte de la valeur financière de leur bien suite à cette modification de typologie d'avion etc) ?

## **L'équipe Aéroport de Lille à 19h00**

Bonsoir,

Merci pour votre question.

Oui, les modélisations acoustiques en cours tiennent compte des signatures acoustiques des différents types d'appareils.

La concertation préalable intervient en amont du projet, et donc par définition à un moment où toutes les études ne sont pas menées. D'autres étapes de participation du public sont

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

prévues, en particulier l'enquête publique pour laquelle les dossiers de demande d'autorisation comporteront l'étude d'impact finalisée.

L'aéroport de Lille vient de passer dans le champ de compétences de l'ACNUSA, l'autorité de contrôle des nuisances sonores. Jusqu'en 2019 il n'avait en effet pas atteint le seuil de trafic requis (20000 mouvements d'avions de plus de 20 tonnes). Dès lors, l'aéroport doit se doter d'un Plan de Gêne Sonore (PGS). Le Plan de Gêne Sonore délimite, autour des aérodromes français dont le trafic annuel dépasse 20 000 mouvements, un périmètre à l'intérieur duquel les habitations sont éligibles à une aide financière pour l'isolation phonique des logements. Ce plan délimite trois zones définies selon le trafic aérien estimé, les procédures de circulation aérienne applicables et les infrastructures qui seront en service l'année suivant la date de publication de l'arrêté d'approbation du plan.

C'est au Préfet d'établir le PGS, avec les données fournies par le gestionnaire. L'aéroport va donc participer aux travaux d'élaboration du PGS et assurer – à terme – le traitement des demandes d'insonorisation des logements de riverains (les travaux d'élaboration du PGS sont déjà engagés par les services de l'Aviation Civile).

## **Xavier Brunet à 18h43**

5 atterrissages et 5 décollages supplémentaires, cela fait toutefois 10 passages supplémentaire au-dessus de nos têtes ! Et par jour ! Vous estimez que le développement est très modéré, mais les nuisances, elles, vont être augmentées de 10 survols de nos maisons ! Et quand les passages dépassent les 70 décibels, cela n'a rien d'agréable ni de "très modéré" !

## **L'équipe Aéroport de Lille à 19h07**

Nous sommes conscients des nuisances générées par le trafic avions.

C'est pourquoi l'aéroport de Lille siège à la CCE pour contribuer à la réflexion sur les trajectoires. Par ailleurs, il agit à son niveau pour réduire les nuisances sonores : par exemple la redevance atterrissage est modulée selon le groupe acoustique de l'avion.

## **Xavier Brunet à 18h53**

Vous n'avez donc bien aucune prise directe sur l'emport. Vous observez une tendance, qui peut varier dans les quelques 20 ans que vous serez à la tête de l'aéroport...

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

Par ailleurs, puisque vous voulez augmenter le nombre de vols, et qu'il y aura donc plus d'avions de grande taille, les nuisances sonores seront en fait plus importantes pour nous les riverains...

Avez-vous une autre solution pour les réduire ?

## **L'équipe Aéroport de Lille à 19h16**

La stratégie commerciale de l'aéroport vise à attirer des compagnies ayant des avions avec un emport moyen important (Transavia, Ryanair, Easyjet, TUI... compagnies qui ont toutes des avions avec une capacité de sièges élevée).

Au-delà de la question de l'emport moyen, ces dernières années ont vu des évolutions technologiques qui permettent de réduire le bruit des avions.

Les nuisances sonores sont principalement liées au type de moteur et à l'aérodynamisme de l'avion. Le renouvellement des flottes d'avions va être accéléré par la crise actuelle, et les avions les plus vieux et les plus bruyants seront déclassés.

## **François KINGET à 18h57**

Bonsoir,

Le Plan Local d'Urbanisme 2 dont s'est doté l'an dernier la Métropole Européenne de Lille prend dorénavant en compte les champs captants situés au sud de la MEL et y contraint les aménagements urbains :

- "Notre décision de stopper toute nouvelle extension urbaine dans l'aire d'alimentation des captages du sud" dicit le Vice-Président en charge de l'aménagement du territoire.
- "Pour préserver la ressource en eau, dont près de la moitié de ce qui est consommé par les métropolitains est puisée sur les aires d'alimentation des captages au sud du territoire, le PLU2 limite la constructibilité des zones des champs captants." communiqué de presse MEL.

Dans quelle mesure, le projet de modernisation de l'aéroport de Lille pourra-t-il être ambitieux tout en prenant en compte cette nouvelle contrainte "environnementale" inscrite au PLU2?

Pour précisions, l'ADL se situe dans le Périmètre d'Intérêt Général et pour sa partie ouest dans l'Aire d'Alimentation des Captages, plus particulièrement en zonage de "vulnérabilité forte des eaux souterraines".

Je vous remercie de votre réponse.



# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

## L'équipe Aéroport de Lille à 19h20

Bonjour,

Merci pour votre question.

La totalité du site aéroportuaire est classé en zone urbanisée (UV1) par le PLU2. Le développement de l'aéroport n'est donc pas au sens strict une extension d'aire urbaine : nous sommes déjà aire urbaine. Néanmoins, le projet reste vigilant à maîtriser le plus possible l'artificialisation des sols.

En ce qui concerne la protection de la ressource en eau, une étude hydrogéologique dédiée est en cours de réalisation et figurera dans le dossier d'enquête publique.

## Xavier Brunet 19h13

Est-ce que l'aéroport autorisera encore des avions à voler plus bas que les altitudes réglementaires ? Il m'a en effet été répondu qu'une trajectoire basse avait été décidée par la tour de contrôle, alors qu'aucune raison, météorologique notamment, ne venait le justifier...

## L'équipe Aéroport de Lille à 19h24

L'aéroport n'a pas autorité pour autoriser ou non une trajectoire ou une altitude. Cela relève des contrôleurs aériens dans la tour de contrôle (Aviation Civile).

Néanmoins l'aéroport entretient des relations régulières avec les compagnies et le service du contrôle aérien à propos des procédures d'exception pour trouver des solutions aux désagréments occasionnés.

L'aéroport organise des retours d'expérience auprès des chefs de tour, sur la base des signalements des riverains.

## Xavier Brunet à 19h33

Vous ne décidez pas de l'emport des avions, vous ne décidez pas des trajectoires, vous ne décidez pas des altitudes...

Vous n'avez aucune garantie à nous apporter quand à seulement une stagnation du problème des nuisances sonores...

Finalement, que peut-on, CONCRETEMENT, espérer de vous sur ce sujet ?

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

## L'équipe Aéroport de Lille à 19h53

L'aéroport agit sur différents leviers :

- La surveillance du bruit et des trajectoires, avec la modernisation du système de monitoring, qui permettra notamment une visualisation des trajectoires par tous via internet, à partir de 2022.
- La contribution à la réflexion de la CCE sur les trajectoires, afin de réduire les nuisances sonores.
- La modulation tarifaire horaire et acoustique de la redevance atterrissage.
- La stratégie commerciale de l'aéroport pour attirer des compagnies ayant des avions plus capacitaires et donc encourager l'augmentation de l'emport moyen.

## Mélissa à 19h43

Vous avez évoqué dans une réunion précédente votre obligation de répondre aux compagnies aériennes qui demandent un créneau de vol. Pourriez-vous revenir sur ce point que j'ai mal compris ? Quelle est votre marge de manœuvre ou levier d'action pour contrôler le trafic aérien ?

## L'équipe Aéroport de Lille à 20h01

Bonjour,

Merci pour votre question.

Il existe un principe de libre circulation des avions dans le ciel européen (Open Sky) qui permet aux compagnies d'atterrir ou de décoller dans le respect des règles de sécurité aériennes nationales (octroi des créneaux par l'Aviation Civile).

L'aéroport de Lille met en oeuvre une politique incitative afin d'attirer les compagnies, en lien avec les demandes des habitants de la région en termes de destinations.

## Mélissa à 19h52

Envisagez-vous de réduire les travaux aux seuls aspects de mise aux normes et d'écartier les autres aménagements ou bien le projet est-il d'ors et déjà fixé ?

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

## L'équipe Aéroport de Lille à 20h07

Les opérations de mises aux normes sont dans un calendrier qui ne peut pas être décalé. Les opérations de modernisation sont nécessaires au regard de l'âge de l'aérogare existante et du trafic constaté en 2019. Elles seront mises en œuvre de façon modulaire en fonction de l'évolution du trafic aérien suite à la crise sanitaire et en tenant compte des contributions issues de la concertation.

## L'équipe Aéroport de Lille à 20h09

Nos échanges touchent à leur fin. Nous espérons avoir répondu à vos interrogations. Nous répondons aux deux dernières questions avant de clôturer ce live chat.

Pour continuer à participer, vous pouvez poser vos questions ou déposer vos avis sur le site du projet : <https://www.modernisons-aerportdelille.fr/posez-votre-question/>

## Mélissa à 19h54

Pourriez-vous, au vue des retours de la concertation, mettre en place une stratégie commerciale visant a NEPAS attirer de niouvelles compagnies ou développer de nouvelles destinations?

## L'équipe Aéroport de Lille à 20h11

La concertation fera l'objet d'un bilan du garant de la concertation, ainsi que d'un rapport du maître d'ouvrage qui indiquera la manière dont il prend en compte les contributions et les suites qu'il donne au projet.

## Xavier Brunet à 19h55

Pouvez-vous, dès ce soir, vous engager à faire, dans la limite de vos compétences, tout ce qui est et sera en votre pouvoir afin de limiter au maximum les nuisances pour les riverains ?

## L'équipe Aéroport de Lille à 20h14

Les nuisances sonores sont une préoccupation de l'aéroport, et le gestionnaire y est très vigilant.

La présente concertation permet de récolter les avis du public, dont les riverains, et de prendre ces éléments en compte avant la suite du développement du projet.

# Projet de modernisation Aéroport Lille-Lesquin

## L'équipe Aéroport de Lille à 20h15

Un grand merci à tous les participants à ce live chat. Un compte rendu intégral de nos échanges sera publié sur le site internet du projet. La prochaine réunion publique sera dédiée à la desserte de l'aéroport. Elle se tiendra en ligne le 24 novembre à 18h.