

**Demande d'autorisation environnementale
(au titre de l'article L214-1 du code de l'environnement)
relatif au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin
sur le territoire des communes de Fretin et Lesquin (Nord)**

Aéroport de Lille SAS
(dossier n° 59-2021-00133)

☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺

Rapport de la direction départementale des territoires et de la mer du Nord

☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺

**Conseil départemental de l'environnement
et des risques sanitaires et technologiques du Nord**

Séance du 21 juin 2022

☺ ☺ ☺ ☺ ☺ ☺

Table des matières

1 -- Objet du présent dossier.....	2
2 – Présentation du projet.....	2
3 – Déroulement de la procédure d'instruction.....	3
3.1 - <i>Conférence administrative et réponses du pétitionnaire</i>	3
3.2 - <i>Déroulement de l'enquête publique</i>	15
4 – Proposition du rapporteur.....	36

1 -- Objet du présent dossier

La société Aéroport de Lille SAS (ADL) a présenté un dossier d'autorisation environnementale IOTA, pour moderniser l'aéroport de Lille-Lesquin (Nord).

Cette demande a été reçue le 20 juillet 2021 et jugée complète et régulière à cette même date.

L'enquête publique a été conduite conjointement dans le cadre des procédures visées :

- * par l'autorisation environnementale au titre de l'article L214-1 du code de l'environnement,
- * par les permis de construire au titre de l'article L421-1 du code de l'urbanisme.

Dans le présent rapport et le projet d'arrêté préfectoral associé, seule l'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau est traitée.

Le volet urbanisme est instruit par la métropole européenne de Lille (MEL) pour le compte des communes de Lesquin (PC 059 343 21 L0011) et Fretin (PC 059 256 21 M0013).

Conformément à l'article L122-1, du code de l'environnement « *lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* ».

Cette demande a fait ainsi l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale notamment, joints au dossier d'enquête publique.

2 – Présentation du projet

Les caractéristiques du projet sont notamment :

- * Opérations de mises aux normes indispensables afin d'assurer la conformité aux évolutions réglementaires ou aux améliorations requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien
- * Modernisation du terminal, notamment par :
 - la démolition de la rampe et du parking couvert existants ;
 - la réhabilitation de l'aérogare existante par le réaménagement complet du niveau 2 ;
 - l'adaptation des capacités de stationnement (création d'un parking pour véhicules légers, réaménagement du parking Nord-Ouest près du nouveau taxiway, aménagement paysager) ;
 - le développement de l'aérogare existante dans la continuité du bâtiment existant ;
 - l'implantation de panneaux photovoltaïques exclusivement sur le parking Premium et sur les zones déjà imperméabilisées et déjà raccordées à des bassins de stockage dotés de vanne d'isolement avant accès aux secteurs d'infiltration ;
 - les essais de géothermie par le biais d'un forage test.
- * Travaux côté piste en vue de les mettre aux normes, notamment par :
 - les accotements pour la piste principale ;
 - l'ajout d'un taxiway (à proximité du futur parking Loueurs) ;

- la réalisation d'un chemin de ronde périphérique ;
- l'agrandissement du parking avions.

Les travaux sous maîtrise d'ouvrage de la société Aéroport de Lille SAS (ADL), objet du présent dossier IOTA, portent sur les aménagements associés à la modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin.

L'emprise de l'opération autorisée par le projet d'arrêté préfectoral, joint en annexe du présent rapport, s'étend ainsi sur le territoire des communes de Avelin, Fretin, Lesquin, Templemars et Vendeville (liste parcellaire en annexes 1a et 1b du projet d'arrêté préfectoral).

3 – Déroulement de la procédure d'instruction

3.1 - Conférence administrative et réponses du pétitionnaire

L'instruction de ce dossier répondant au régime d'autorisation, une conférence administrative a été mise en place par courrier et courriel :

Autorité environnementale CGEDD-----Saisie le 20-08-2021-----Avis rendu le 03-11-2021

ARS-----Saisie le 20-07-2021-----Avis rendu le 29-10-2021

Hydrogéologue agréé-----Saisie le 20-07-2021-----Avis rendu le 17-12-2021

CLE du SAGE Sambre-----Saisie le 20-07-2021-----Avis rendu le 16-09-2021

La société ADL a ensuite répondu aux avis émis par les mémoires suivants reçus le 10 décembre 2021 :

Avis rendu par l'autorité environnementale CGEDD sur l'étude d'impact

Le conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) est, pour ce dossier, l'autorité environnementale. Son avis sur ce dossier a été rendu le 03 novembre 2021. Conformément à l'article L122-1 - V du code de l'environnement, le pétitionnaire a fourni les éléments de réponse suivants (détails joints en annexe du présent rapport) :

Thèmes abordés par l'autorité environnementale (Ae)	Réponses du pétitionnaire / Suites
<p>La réalisation du projet nécessite des autorisations au titre du code de l'urbanisme (permis de construire et permis d'aménager) et du code de l'environnement (autorisation environnementale). Les demandes de permis de construire et d'autorisation environnementale constituent le dossier.</p> <p>N'y figure pas le permis d'aménager pourtant nécessaire à la réalisation de certaines opérations, dont les parkings, le parvis multimodal, la gare de bus et la station de recharge de véhicules électriques.</p>	<p>Point non développé dans le présent rapport, puisque relevant du code de l'urbanisme.</p>

Thèmes abordés par l'autorité environnementale (Ae)	Réponses du pétitionnaire / Suites
<p>ANALYSE DE LA RECHERCHE DE VARIANTES ET DU CHOIX DU PARTI RETENU</p> <p>Le scénario de référence montre ce qu'il adviendrait avec une simple mise aux normes de l'aéroport, sans extension. Il n'a pas été envisagé comme une variante du projet.</p> <p>L'Ae souligne l'importance de la suspension du programme immobilier qui, outre la réduction des nuisances liées au trafic, permet d'éviter l'artificialisation de terres agricoles, conserve la capacité du sol à capter le carbone et n'obère pas le développement potentiel d'une production agricole adaptée à la proximité des centres de consommation. Elle invite les collectivités locales et les services de l'État à faire preuve de vigilance à long terme pour le suivi de cette mesure, qui ne pourrait être considérée comme une mesure d'évitement qu'à la condition qu'elle soit effectivement pérenne.</p> <p>L'implantation d'une partie des parkings en silos a été examinée, mais rejetée par le dossier au motif que cette option consommerait des terres agricoles. La comparaison des variantes montre toutefois qu'il s'agit de la variante induisant le moins d'artificialisation des sols. Il aurait donc été utile d'envisager cette solution (parkings en silos) sur des sols non agricoles en ayant recours aux mêmes mesures d'évitement que celles retenues pour les parkings projetés (évitement de 9 ha de terres agricoles, la consommation résiduelle étant réduite à 0,2 ha).</p> <p>L'Ae recommande de reprendre l'étude des variantes en examinant l'implantation de parkings en silo sur des sols déjà artificialisés.</p>	<p>Conformément aux engagements de ADL à l'issue de la concertation préalable volontaire, les études relatives au <u>programme immobilier</u> restent suspendues en l'absence d'une amélioration des conditions de desserte du secteur.</p> <p>Concernant le stationnement, la comparaison multi-critères conduit à conclure que la solution d'un parking silo serait plus défavorable qu'une solution en surface (parking P7 in fine) en matière de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Bilan carbone</u> : émissions de GES liée à la construction d'un parking silo. • <u>Modularité</u> : le parking silo n'offre pas la possibilité de répondre à l'enjeu de phaser dans le temps la réalisation des stationnements au regard des besoins avérés. • <u>Bilan économique</u> : la solution parking silo n'est pas économiquement viable. <p>Traduction aux articles 3, 6 et 10 du projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>MILIEUX NATURELS</p> <p><u>Habitats naturels</u> : Le porteur de projet aurait pu, dans le respect de l'objectif d'absence d'artificialisation nette, examiner la possibilité de supprimer les deux « <i>marguerites</i> » au sud de la grande piste. Elles sont aujourd'hui inutilisées.</p> <p>L'Ae recommande au porteur de préciser ses intentions quant au devenir des espaces bétonnés au sud de la grande piste (« <i>marguerites</i> ») et à leur renaturation, et d'explicitier la contribution du projet à l'objectif d'absence d'artificialisation nette.</p>	<p>Une note spécifique sur le sujet est produite et fournie en Annexe 02.</p> <p>Ces aires, aménagées dans les années 1950 dans l'objectif de la mise à disposition de la plateforme aux forces aériennes de l'OTAN, n'ont jamais été utilisées à cet effet mais servent aujourd'hui lors des travaux sur la piste principale, pour installer des stocks de matériaux, en préservant les prairies aéroportuaires.</p> <p>ADL prévoit de les conserver pour garder ses capacités d'interventions de maintenance.</p> <p>Par ailleurs, l'analyse multicritère visée en annexe 02 montre qu'en l'état actuel, l'intérêt environnemental d'une telle déconstruction n'est pas avéré.</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté</p>
<p>MILIEUX NATURELS</p> <p><u>Flore</u> : Deux stations d'<i>Ophrys abeille</i> (espèce vulnérable et protégée) ont été repérées dans l'emprise prospectée, ainsi que huit autres espèces déterminantes pour les ZNIEFF et sept espèces à enjeu de conservation. Une mesure d'évitement des espèces à enjeux est prévue, avec un suivi de la survie trois ans après le chantier.</p> <p>Cinq espèces exotiques envahissantes sont présentes, dont le <i>Buddleia de David</i>, la <i>Renouée du Japon</i> et le <i>Séneçon du Cap</i>. La mesure de réduction MR34 prévoit une gestion adaptée du chantier pour réduire autant que possible leur développement. Un suivi spécifique (MS11) sera mis en place pendant trois ans après le chantier pour s'assurer qu'il n'a pas créé de nouveau foyer de développement.</p>	<p>Cette partie de l'avis de l'AE n'appelle pas de commentaires ou réponses de la part de Aéroport de Lille SAS.</p> <p>Traduction aux articles 3, 5 et 8 du projet d'arrêté préfectoral</p>

Thèmes abordés par l'autorité environnementale (Ae)	Réponses du pétitionnaire / Suites
<p>MILIEUX NATURELS</p> <p><u>Faune</u> : L'Ae recommande d'expliquer la manière dont les choix de prélèvements d'oiseaux pour lutter contre le péril aviaire sont effectués et les raisons de leur non-corrélation avec les collisions effectivement constatées.</p>	<p>Aéroport de Lille SAS a développé ses éléments de réponse (cf. le mémoire en réponse joint au présent rapport).</p> <p>La Prévention du Péril Animalier sur les emprises ouvertes à la circulation aéronautique fait partie des missions confiées au gestionnaire aéroportuaire, qu'il décline en procédures opérationnelles sur la plateforme. Ces documents sont fournis en annexe 03.</p> <p>Il est rappelé que les éventuels prélèvements n'ont lieu qu'après avoir déployé les différents moyens d'effarouchement.</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté puisque relevant déjà de la réglementation aéronautique</p>
<p>MILIEUX NATURELS</p> <p><u>Eau</u> : La nappe de la Craie est située au droit du projet à une profondeur de 10 à 25 m. Elle est « <i>très vulnérable</i> » aux pollutions.</p> <p>L'aéroport se situe pour plus de la moitié dans les zones 2 du projet d'intérêt général (PIG des champs captants du Sud de Lille) et en vulnérabilité forte de l'aire d'alimentation des captages du sud de Lille.</p>	<p>Aéroport de Lille SAS a développé ses éléments de réponse (cf. le mémoire en réponse joint au présent rapport).</p> <p>Dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale, un hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique a été désigné par l'agence régionale de santé (ARS). Il devra remettre un avis sur l'opération dans le cadre du projet d'intérêt général (PIG) des champs captants du Sud de Lille. Cet avis sera transmis préalablement à la délivrance de l'autorisation environnementale.</p> <p>NB : avis rendu, ADL s'engage à prendre en compte les préconisations de l'hydrogéologue agréé.</p> <p>Traduction à l'article 10 du projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>MILIEU HUMAIN</p> <p><u>Trafic et déplacements</u> : L'Ae recommande de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • préciser le taux d'occupation actuel des parkings, présenter l'évolution prévisible de ce taux selon la croissance anticipée du trafic et le développement des transports en commun et en déduire un planning prévisionnel de réalisation des nouvelles places de stationnement selon les besoins, • renoncer à ces créations si le besoin n'est pas avéré, • mettre en place une politique tarifaire visant à favoriser les transports en commun tout en dissuadant le recours à la voiture individuelle. 	<p>Une note spécifique sur le sujet avait été produite et fournie en Annexe 04 de l'étude d'impact.</p> <p>L'ensemble des éléments de réponse à l'avis de l'Ae est disponible dans le mémoire en réponse joint au présent rapport.</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>

Thèmes abordés par l'autorité environnementale (Ae)	Réponses du pétitionnaire / Suites
<p>MILIEU HUMAIN</p> <p><u>Bruit</u> : L'Ae souligne que la hausse de la fréquence des expositions au bruit d'avions (émergences) conduisant à une hausse de 1,8 dB(A) du bruit moyenné n'est pas négligeable ; des augmentations supérieures à 2 dB(A), généralement considérées comme significatives, sur certains récepteurs ne peuvent être exclues. Elle estime que la conclusion d'absence d'effets sanitaires devrait être reprise conformément aux conclusions de l'étude de l'Anses¹ citée ci-dessus.</p> <p>L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des effets sanitaires du bruit en tenant compte des données les plus récentes relatives au caractère événementiel du bruit, telles que présentées dans le rapport de l'Anses sur ce sujet.</p> <p>La sensibilité des habitants au bruit est clairement apparue pendant la concertation. Il serait utile que l'Aéroport de Lille-Lesquin envisage, au titre de la réduction des incidences, une mesure de couvre-feu comme c'est le cas pour d'autres aéroports tels que Beauvais-Tillé, Bâle-Mulhouse ou encore Nantes à partir de mars 2022, avec l'objectif de garantir a minima aux riverains des plages nocturnes de 7 heures de repos continu. Une information du public sur les trajectoires et les altitudes de vol est également opportune pour répondre à l'inquiétude qu'il manifeste.</p> <p>L'Ae recommande d'envisager un couvre-feu nocturne de manière à garantir aux riverains des plages nocturnes d'au moins 7 heures de repos continu, de mener à son terme la réalisation du PGS avant l'autorisation de l'extension et d'analyser la population couverte par un bruit supérieur à 45 dB(A).</p>	<p>Le dossier d'étude d'impact comporte en annexe une étude des effets acoustiques (annexes 13a et 13b classeur 05). Avant son établissement, les bases de cette étude ont fait l'objet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • D'une part, d'orientations spécifiques de cadrage par l'Ae, impliquant notamment : <ul style="list-style-type: none"> o La prise en compte des trajectoires des avions les plus précises o Le cumul des bruits des différentes origines • D'autre part, d'échanges avec l'ACNUSA², tout particulièrement sur la présentation des indicateurs d'événements NAT de jour et de nuit. <p>Ainsi, les courbes des indicateurs Lden et Ln présentées dans l'étude d'impact sont celles imposées par la réglementation française, telles qu'appliquées par l'autorité compétente pour l'élaboration des plans d'exposition au bruit (PEB) et des plans de gêne sonore (PGS). Une note jointe en annexe 05a précise comment ces indicateurs sont définis et calculés.</p> <p>Concernant la modernisation de l'aéroport, la comparaison est faite sur l'indicateur Lden plus défavorable que l'indicateur LAeq, puisqu'il pondère les périodes de soirée et de nuit.</p> <p>L'évolution du nombre moyen des événements dépassant certains seuils est également fournie et spécifiquement commentée pour la période de nuit en pages 26 à 28 de l'étude acoustique (annexe 13 de l'évaluation environnementale) : elle montre une occurrence moyenne très faible pour les survols perceptibles de nuit.</p> <p>ADL s'est engagé, à l'issue de la concertation, à plafonner le nombre de mouvements de nuit à la valeur constatée en 2019, et à poursuivre la politique tarifaire incitative déjà mise en place depuis le 1^{er} janvier 2021 pour réduire le nombre de vols de nuit. Dans les années à venir, le coût de la redevance pourra être reconsidéré afin d'être davantage dissuasif si nécessaire. De plus, pour inciter les avions à ne pas voler la nuit, le parking nocturne des avions est gratuit depuis le 1^{er} janvier 2021.</p> <p>ADL ne cherche pas à développer l'activité de fret aérien. Seule les vols non commerciaux et vols d'urgence sanitaire sont maintenus.</p> <p>La concertation sur le projet a été l'occasion d'initier, sous l'égide de la CCE³ de la plateforme, des réflexions sur un éventuel aménagement des trajectoires, en particulier en situation de décollage face à l'Est.</p> <p>NB : La réunion de la CCE sera l'occasion d'évoquer la question des nuisances sonores, dont la limitation relève d'une procédure distincte (code de l'aviation civile) aboutissant à une décision ministérielle.</p> <p>Traduction à l'article 12 du projet d'arrêté</p>

- 1 ANSES (Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail) : Il s'agit d'une instance scientifique indépendante, exerçant des missions d'évaluation des risques, de référence et de recherche dans les domaines de la santé humaine, animale et végétale. Son rôle est d'évaluer les risques sanitaires pour éclairer l'action publique et ainsi de contribuer à assurer la sécurité des travailleurs et des consommateurs.
- 2 ACNUSA (autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) : Autorité indépendante qui contrôle et sanctionne les nuisances sonores et les émissions de polluants générées par l'activité des aéroports au sol comme dans l'air.
- 3 CCE (commission consultative de l'environnement) : Elle a vocation à être consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation pouvant avoir une incidence sur l'environnement.

Thèmes abordés par l'autorité environnementale (Ae)	Réponses du pétitionnaire / Suites
<p>MILIEU HUMAIN</p> <p>Pollution de l'air et santé humaine : L'étude de la pollution de l'air prend en compte les différentes réglementations applicables du fait des caractéristiques du projet : dispositions sur la qualité de l'air sur et autour des plateformes aéroportuaires, prescriptions sur la gestion de cette qualité par les exploitants aéroportuaires, et prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air du fait des infrastructures de transport routier.</p> <p>Pour l'étude des effets sanitaires, les voies d'exposition retenues sont l'inhalation et l'ingestion, conformément à ce que l'Ae avait préconisé dans son cadrage préalable. L'évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) fournit une estimation des excès de risque individuels (ERI, probabilité de survenue d'un cancer au cours de la vie entière d'un individu, compte tenu de sa dose journalière d'exposition et de l'excès de risque unitaire de l'agent étudié) et des quotients de danger (QD, rapport entre l'exposition et la valeur toxicologique de référence (VTR), qui fait le lien avec l'apparition d'effets indésirables pour la santé).</p> <p>Le dossier ayant été établi avant la publication le 22 septembre 2021 par l'OMS de ses nouvelles recommandations, qui divisent par deux la concentration moyenne annuelle de PM2,5 à ne pas dépasser et par quatre celle de NO2, il conviendrait de mettre à jour l'analyse avec ces nouvelles valeurs.</p> <p>L'Ae recommande de mettre à jour l'analyse de l'exposition des populations aux dépassements des valeurs guide de l'OMS en tenant compte de leur dernière révision.</p> <p>L'IPP⁴ évolue du fait de l'augmentation prévue de la population, mais le projet est sans incidence perceptible sur cet indice ».</p>	<p>Aéroport de Lille SAS a développé ses éléments de réponse (cf. le mémoire en réponse joint au présent rapport).</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté</p>
<p>MILIEU HUMAIN</p> <p><u>Urbanisation</u> : L'Ae souligne que le caractère peu significatif des incidences du projet sur l'urbanisation ne vaut que sous réserve de la bonne application et la pérennisation de la mesure de suspension du programme d'immobilier tertiaire (cf. § 2.2) et de la maîtrise de l'urbanisation dans la planification urbaine de la MEL.</p> <p>L'Ae recommande de pérenniser la suspension du programme immobilier pour éviter le développement de l'urbanisation et ses incidences sur les terres agricoles et les trafics routiers.</p>	<p>À l'issue de la concertation préalable d'octobre à décembre 2020, ADL a décidé de suspendre les études relatives au programme immobilier en l'absence d'une amélioration des conditions de desserte du secteur. Lorsque les conditions de desserte auront été améliorées, l'opportunité d'implanter un programme immobilier pourrait être réexaminée, sous réserve de la législation qui sera alors applicable, en tenant compte, d'une part, de la nécessité d'éviter l'artificialisation de terres agricoles et d'autre part, des incidences environnementales d'un tel programme.</p> <p>NB : ce sujet pourrait faire l'objet de réflexions dans le cadre de la planification urbaine</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté</p>

4 IPP (indice pollution-population) : Il s'agit d'un indicateur représentant de manière synthétique l'exposition potentielle des personnes à la pollution atmosphérique due au projet routier et aux voies affectées par celui-ci.

Thèmes abordés par l'autorité environnementale (Ae)	Réponses du pétitionnaire / Suites
<p>CONSOMMATIONS ÉNERGÉTIQUES ET GAZ À EFFET DE SERRE</p> <p><u>Objectifs nationaux</u> : Neutralité carbone en 2050 inscrite à l'article L100-4 du code de l'énergie, et dans la 2^{ème} stratégie nationale bas carbone (SNBC), ce qui est la feuille de route de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).</p> <p>Pour l'aviation civile domestique, le dossier extrapole à partir des données de la SNBC et de diverses études un objectif de réduction des émissions de 20 % en 2030 et de 42 % en 2050 par rapport à 2019.</p> <p>Il convient d'analyser la compatibilité du projet avec les orientations stratégiques de la SNBC. Pour le transport aérien, la stratégie inscrite dans la SNBC consiste à atteindre des gains substantiels d'efficacité énergétique via la recherche et le développement (R&D), à une introduction massive de carburants alternatifs fortement décarbonés et à poursuivre les efforts de R&D pour disposer d'avions fonctionnant sans hydrocarbures, comme des avions à hydrogène ou des avions électriques. Le projet ne contribue directement à aucun de ces objectifs.</p> <p>L'Ae ne souscrit donc pas à l'affirmation du dossier estimant que le scénario de projet intégrant les évolutions tendanciennes est conforme aux objectifs de réduction absolue de la SNBC pour l'aviation civile domestique.</p> <p>(Davantage de détails en annexe du présent rapport)</p>	<p>Aéroport de Lille SAS a développé ses éléments de réponse (cf. le mémoire en réponse joint au présent rapport).</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>

Thèmes abordés par l'autorité environnementale (Ae)	Réponses du pétitionnaire / Suites
<p>Dans la mesure où le projet est à l'origine d'émissions de gaz à effet de serre, avec un solde des émissions générées supérieur aux émissions évitées, il convient dans tous les cas d'appliquer la démarche éviter, réduire et compenser à l'ensemble des émissions générées par le projet.</p> <p>Dans ce cadre, il serait nécessaire que le dossier détaille l'ensemble des opérations qui viendront en compensation des émissions de GES, que ce soit dans le cadre du système CORSIA ou du système européen.</p> <p>Pour ce qui concerne les émissions spécifiques à l'aéroport, le pétitionnaire vise l'accréditation en 2030 « ACA 4+ », label21 qui impose la compensation de l'intégralité des travaux, et qui prévoit l'engagement de l'aéroport et des tiers (partenaires et prestataires). Pour le nouveau bâtiment de l'aérogare, le label « énergie positive et réduction carbone » (E+C-) est visé avec un niveau 2 pour l'énergie et 1 pour le carbone.</p> <p>L'Ae recommande, pour les émissions liées à l'aéroport hors trafic aérien et routier, de préciser la répartition de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre et d'appliquer également la démarche d'évitement, de réduction et de compensation au solde non attribué à ce stade.</p>	<p><u>Démarche Éviter / Réduire / Compenser (ERC)</u></p> <p>Les sources d'émissions des GES d'une plateforme aéroportuaire sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • activités du gestionnaire (énergie consommée par les bâtiments, déplacements, traitement des déchets...) • projet (chantier) (travaux sur les pistes, sur les bâtiments via fonctionnement d'engins et poids carbone des matériaux...) • activités des tiers (loueurs de voitures, assistant en escale, sécurité, commerces...) • trafic d'acheminement des passagers à l'aéroport • activité aérienne (cycle "décollage-atterrissage", ½ croisière, moteurs auxiliaires au sol, traînées atmosphériques). <p>La démarche ERC appliquée pour chacune des sources d'émissions est précisée dans l'annexe 07.</p> <p>La démarche ERC est appliquée strictement tant à l'échelle de la plateforme, qu'à l'échelle des émissions du trafic routier dans la mesure des compétences de ADL.</p> <p><u>À l'échelle de la plateforme aéroportuaire :</u></p> <p>Les compensations d'ADL dans le cadre de sa démarche ACA (Airport Carbon Accreditation) permettront de compenser la totalité des émissions résiduelles de l'activité d'exploitant.</p> <p><u>À l'échelle des émissions du trafic routier :</u></p> <p>ADL va mettre en place un fonds carbone de 2,55 millions d'euros, dimensionné sur la base du calcul des émissions nettes associées au trafic routier des passagers. Ce fonds permettra notamment des investissements « verts » pour la desserte de la plateforme aéroportuaire.</p> <p><u>À l'échelle des émissions liées au trafic aérien :</u></p> <p>La compensation des émissions associées au trafic aérien est à la charge des compagnies aériennes. C'est déjà en partie le cas dans le cadre de leurs obligations réglementaires (Loi Climat, SEQE) et de leurs engagements internationaux (CORSIA).</p> <p>La compensation imposée aux compagnies, par leurs obligations citées précédemment, correspond à environ 40 % des émissions liées au trafic aérien. Certaines compagnies ont également une démarche volontaire de compensation dépassant leurs obligations réglementaires.</p> <p>Traduction à l'article 6 du projet d'arrêté préfectoral</p>

Thèmes abordés par l'autorité environnementale (Ae)	Réponses du pétitionnaire / Suites
<p>En complément, des mesures de compensation sont projetées avec la création d'un fonds carbone par le pétitionnaire, qu'il prévoit d'abonder, notamment par une redevance sur les tarifs de stationnement.</p> <p>Le montant projeté pour ce fonds est de 2,55 millions d'euros sur la durée de la concession, ce qui correspond à un coût de l'ordre de 5 à 6 € par tonne de CO2 compensée, selon un calcul des rapporteurs. Ce montant semble très faible pour atteindre les objectifs qui lui sont fixés. Le prix des quotas d'émissions de CO2 sur le marché européen (système d'échange de quotas d'émissions européen) était de 60 € environ au mois d'octobre 2021. Dans le cas du « label bas carbone » développé par le Ministère de la transition écologique, les fourchettes de prix seraient actuellement comprises entre 20 et 70 €/t CO2 pour les projets forestiers et entre 30 et 100 €/t CO2 pour les projets agricoles. Le montant du fonds semble en outre très faible pour financer des investissements dans des transports en commun susceptibles de produire un effet mesurable sur les émissions de CO2 évitées.</p> <p>L'Ae souligne toutefois le caractère novateur et l'intérêt d'une telle mesure, en insistant sur la nécessité de se doter effectivement d'un mécanisme permettant de vérifier que toutes les quantités de CO2 à compenser le sont bien et que le fonds sera abondé en conséquence : la compensation des émissions devra reposer sur une comptabilité carbone précise.</p> <p>L'Ae recommande dans le pilotage du fonds carbone, de tenir une comptabilité précise des émissions de GES et de celles qui seront évitées par les actions ainsi financées, afin de pouvoir garantir que toutes les émissions seront effectivement compensées. Elle recommande aussi d'en accroître le montant pour lui donner une chance d'atteindre ses objectifs</p>	<p>Pour mémoire, le système de constitution du fonds Carbone était présenté en Annexe 19 de l'évaluation environnementale, laquelle est également annexée au mémoire en réponse (annexe 08). Il y est précisé que le pilotage du fonds reposera sur un comité de pilotage qui s'assurera de la bonne attribution du fonds, notamment à l'aide d'experts tiers.</p> <p>La méthode utilisée pour dimensionner ce fonds est précisée dans l'annexe 07 (Chapitre 3.5 page 33). En cohérence avec la logique de compensation de la démarche « Éviter, Réduire, Compenser », le dimensionnement du fonds est basé sur l'impact relatif du scénario de projet par rapport au scénario de référence (impact résiduel).</p> <p>Traduction à l'article 6 du projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>Le changement climatique va entraîner une augmentation de l'intensité, de la soudaineté et de la fréquence des événements climatiques, qui pourraient par exemple avoir des conséquences sur la qualité du tarmac (en cas d'élévation de la température au-delà de 54 degrés, température à laquelle le tarmac fond). Cette mention figure dans le dossier, qui présente le retour d'expérience des canicules à Phoenix (Arizona) et indique que ces événements conduisent à des annulations de vols, sans indiquer d'autres suites à donner par exemple en termes de matériaux utilisés ».</p>	<p>Aéroport de Lille SAS a développé ses éléments de réponse (cf. le mémoire en réponse joint au présent rapport).</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté</p>
<p>L'Ae recommande au porteur de projet de décrire plus précisément les mesures à prévoir pour prendre en compte les effets du changement climatique à moyen et long terme.</p>	<p>Aéroport de Lille SAS a développé ses éléments de réponse (cf. le mémoire en réponse joint au présent rapport).</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté</p>

Thèmes abordés par l'autorité environnementale (Ae)	Réponses du pétitionnaire / Suites
<p>La création d'ombrières photovoltaïques sur le parking « Premium » (2 300 m²) correspond à une puissance d'environ 500 kWc. Une étude d'opportunité est prévue à moyen terme pour développer 5 700 kWc sur environ 5 ha de surfaces déjà imperméabilisées (parkings et toitures).</p> <p>Étant donné qu'un potentiel géothermique existe, un forage test est prévu et décrit (classeur 6, annexe 21) afin d'approfondir les études de mise en œuvre d'une telle solution.</p> <p>L'Ae recommande de mener à son terme l'étude géothermique dans un calendrier permettant d'intégrer une telle solution aux travaux prévus et de préciser les perspectives s'agissant du développement supplémentaire de panneaux photovoltaïques ».</p>	<p>Concernant l'étude géothermique, ADL a introduit dans la Demande d'Autorisation Environnementale la demande spécifique de réaliser les forages nécessaires à une telle installation. Au cours de sa séance du 16 septembre 2021, la commission locale de l'eau (CLE) du SAGE Marque-Deule a émis un avis défavorable sur cette demande.</p> <p>Toutefois, ADL a confirmé de suite auprès de la DDTM le maintien de sa demande de réaliser dès que possible un forage d'essais pour un test de réponse thermique (TRT), dans les conditions décrites à l'annexe 21 du classeur 6 de l'évaluation environnementale.</p> <p>ADL prendra en compte l'avis hydrogéologique.</p> <p>Concernant le développement d'une production photovoltaïque, la première partie en ombrières (500 kWc) constitue l'engagement minimal du pétitionnaire prévu au contrat de concessions avec le SMALIM. Cette puissance devrait permettre l'autoconsommation de la quasi-totalité de la production ; à cet effet, une demande de raccordement dite de "vente avec injection du surplus" sera introduite dans le cadre des modalités précisées par l'arrêté ministériel tarifaire applicable à cette tranche de puissance à la date de la demande.</p> <p>Concernant le potentiel supplémentaire identifié dans le dossier (5.7 MWc), les cahiers des charges des appels d'offres de la CRE de la séquence 2021-2025 ont été publiés en octobre 2021, et l'appel d'offres de la période 1 pour les installations sur bâtiments et ombrières est aujourd'hui clos ; les dates des appels d'offre des périodes suivantes ne sont pas encore confirmées, Lorsque les données ministérielles seront disponibles, ADL effectuera une étude plus précise du calendrier de déploiement, pour associer le développement de ce potentiel avec la rénovation des parkings existants, étant rappelé que les demandes auprès de la CRE ne sont recevables qu'accompagnées des autorisations d'urbanisme correspondantes.</p> <p>Traduction aux articles 10 (géothermie) et 11 (photovoltaïque) du projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>COÛTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET NUISANCES ET DES AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITÉ</p> <p>Selon le dossier, le service apporté par l'aéroport permet d'éviter aux passagers de l'agglomération lilloise de se rendre dans des aéroports plus lointains, gagnant ainsi du temps (en moyenne 48 min) et des distances de transport (40 km).</p> <p>Sur la période 2019-2050, la valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) est estimée à 76,8 millions d'euros, soit 1,11 € par euro investi, et le taux de rentabilité interne socio-économique (TRI-SE) à 19,2 %. Le poste le plus coûteux est celui des émissions de GES (107,8 millions d'euros), celui qui est le plus contributeur aux bénéfices correspond aux gains de temps.</p> <p>Ces résultats doivent être rectifiés en prenant en compte l'évaluation corrigée des émissions de gaz à effet de serre et des effets connexes (cf. § 2.3.4). Compte tenu de l'ampleur de la correction à apporter, ceci pourrait remettre en cause les conclusions de l'évaluation socio-économique.</p> <p>L'Ae recommande de rectifier l'évaluation socio-économique du projet en prenant en compte une version corrigée de l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre.</p>	<p>Suite à l'avis de l'Ae qui jugeait les hypothèses de l'évaluation environnementale optimistes dans l'évaluation des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) (particulièrement sur celles issues du trafic aérien,) un test de la sensibilité du modèle utilisé en faisant varier différents paramètres a été réalisé. L'étude socio-économique a également fait l'objet d'une étude de sensibilité en intégrant celle des GES.</p> <p>L'étude détaillée est donnée en annexe 07.</p> <p>La Valeur Actualisée Nette socio-économique (VAN) des différents scénarios, étant rappelée en scénario B la trajectoire « Avec Mesures Existantes » (AME) 2021 de la SNBC reste positive (supérieure à 0) dans le scénario « Avec Mesures Existantes 2021 » démontrant l'intérêt bénéfique du projet pour la société (intérêt public).</p> <p>Même dans le cas d'hypothèses plus pessimistes (scénario C), la VAN reste encore positive et le projet bénéfique pour la société.</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté</p>

D'autres points ont été évoqués par l'autorité environnementale, mais non repris dans le présent rapport puisque ne concernant pas la présente procédure.

Avis rendu par l'agence régionale de santé (ARS) des Hauts de France

En préambule, l'ARS tient à rappeler que les questions de l'adaptation au changement climatique sont maintenant indissociables des questions de santé. Le réchauffement climatique aura des conséquences sur les populations, par des impacts sanitaires majeurs. L'OMS l'identifie « comme le plus grand risque, et la plus grande opportunité pour la santé publique du 21^{ème} siècle ».

Plusieurs documents de planification locale majeurs fixent pour objectif des diminutions d'émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 45 % en 2030 et 89 % en 2050.

Le dossier administratif a fait l'objet d'un cadrage préalable auquel l'ARS a participé en janvier 2021. Globalement, le pétitionnaire a abordé les sujets évoqués dans le cadrage préalable, permettant ainsi une approche détaillée des enjeux environnementaux et la prise en compte d'un certain nombre d'externalités, comme les dessertes, y compris hors responsabilité de l'aéroport.

Ressource en eau	<p><i>L'aéroport se situe pour moitié dans les zones 2 du PIG et en vulnérabilité forte de l'aire d'alimentation de captages du Sud de Lille. Le dossier fait l'objet d'une saisine d'un hydrogéologue agréé qui précisera les mesures complémentaires à prendre.</i></p> <p><i>Les produits de déverglacement et de dégivrage utilisés (acétate de potassium et glycol) sont considérés comme non toxiques et biodégradables en milieu naturel. Le glycol utilisé sur les avions sera d'ailleurs récolté et dirigé en station d'épuration publique.</i></p>
Qualité de l'air	<p><i>Le dossier répertorie plusieurs sources contributives à la dégradation de la qualité de l'air et au changement climatique : contribution de la plate-forme aéroportuaire, augmentation du trafic routier, augmentation du trafic aérien. Les prévisions indiquent un impact négatif dans toutes les circonstances, à l'exception des émissions de NOx.</i></p> <p><i>Les mesures d'évitement et de réduction relevant de la responsabilité de l'aéroport concernent essentiellement les projets immobiliers et les équipements de la plate-forme. Les autres mesures comme l'organisation publique des transports en commun ou la performance des aéronefs ne relèvent pas du pouvoir du pétitionnaire. L'aéroport se présente donc comme accompagnateur de toutes les initiatives possibles.</i></p> <p><i>Le dossier tente également de tenir compte d'un environnement déjà dégradé et saturé (autoroutes). L'aéroport assure avoir peu d'influence sur le trafic routier, les flux de voyageurs n'étant pas synchrones avec les pics de trafic sur les voies de dessertes.</i></p>
Nuisances sonores	<p><i>Le rapport d'étude du 22 juillet 2021 du conseil national du bruit (CNB) et de l'ADEME estime que le coût social du bruit en France représente 147 milliard d'euros, dont plus de 6 milliards (4,1 %) sont imputables au bruit aérien.</i></p> <p><i>Les associations de protection de riverains ont fait part de leurs fortes attentes en matière d'informations sur les impacts pour leur santé liés au bruit du trafic aérien actuel et sur les éventuels impacts supplémentaires attendus avec le projet.</i></p> <p><i>De telles attentes ont été exprimées à l'occasion du débat public et lors des commissions consultatives de l'environnement (CEE).</i></p> <p><i>==>La comparaison des indices Lden routiers et aériens est inappropriée. Les modélisations des nuisances sonores nécessitent d'être explicitées, voire confirmées. Il apparaît, à l'exception du point de mesure F010, qu'aucun autre des 8 points de mesure ne se situe dans l'axe de la piste principale 08/26.</i></p> <p><i>==>Considérant que les décollages sont plus bruyants que les atterrissages, il est également dommage que les modélisations des isophones reflètent plus les couloirs d'arrivée que de départ.</i></p> <p><i>==>Les bruits générés le long des trajectoires de décollage Sud et Sud-Est des aéronefs sont peu ou pas perceptibles sur les modélisations.</i></p>

==>La société ADL a fourni les éléments de réponse à l'avis émis par l'agence régionale de santé dans le cadre des réponses aux remarques formulées par le public, puisque sensiblement similaires.

Avis favorable rendu par l'hydrogéologue agréé

Le projet de modernisation, par sa nature impliquera inéluctablement un transfert de la pollution vers le milieu naturel. Le projet, en raison de sa localisation au sein d'une zone très sensible, peut impacter la qualité de l'eau souterraine. Le projet se situe en dehors de tout périmètre de protection de captages. Par contre, il est bien intégré dans le périmètre du Projet d'Intérêt Général (PIG Secteur S2) ainsi que dans l'Aire d'Alimentation des Captages (AAC) pour sa partie ouest. L'avis prend en compte l'impact sur la nappe d'un point de vue quantitatif et qualitatif.

D'un point de vue hydrogéologique, la présence d'une faible couverture limoneuse à limono-sablonneuse voire même son absence, donne des perméabilités moyennes de l'ordre de $3,65 \cdot 10^{-4}$ m/s, $9,5 \cdot 10^{-5}$ m/s, $2,8 \cdot 10^{-5}$ m/s et $2,8 \cdot 10^{-6}$ m/s en fonction des terrains testés (limons ou craie sénonienne). À cela s'ajoute son positionnement amont hydraulique par rapport aux champs captants de Sud de Lille, ce qui ne permet pas d'écarter un impact par diffusion de polluants. Par conséquent la nappe est vulnérable.

Ci-après les recommandations à respecter :

** Améliorer le système de gestion des eaux pluviales de telle sorte à réduire les débordements observés lors de pluies qui dépassent la vicennale 4 h. La déconnexion des surfaces imperméabilisées par une infiltration à travers des noues peut constituer une solution durable pour diminuer la pression sur le réseau et les bassins. Il s'agit en particulier de la déconnexion des accotements de la piste principale 08/26 dont la superficie est de 3,36 ha. Ces surfaces peuvent être complètement déconnectées du réseau de récupération des eaux pluviales pour favoriser l'infiltration directe des eaux très faiblement polluées (absence d'activités et de ruissellement). Cette solution ne peut être envisagée que si le déverglaçage n'est pas envisagé sur ces surfaces (en conformité avec la réglementation aéronautique).*

** L'imperméabilisation des surfaces supplémentaires dans le cadre des aménagements prévus dans le projet et malgré la récupération et l'infiltration de ces eaux au niveau des bassins, impacte les champs captants par une diminution des volumes de recharge en raison de positionnement des bassins d'infiltration dans des zones où les écoulements ne sont pas orientés sud-ouest. La mise en place des noues contribuerait aussi à compenser les pertes dans la recharge de la nappe qui impacteraient les dits champs captants. Afin de diminuer cet impact, il serait judicieux de localiser les bassins du Nord plus à l'ouest afin que la recharge bénéficie aux champs captants. Pour ce faire, il est nécessaire de bien définir la ligne de partage des eaux. Ainsi, l'implantation de nouveaux piézomètres dans cette zone est nécessaire afin de préciser le tracé de la ligne de partage à la fois pour les basses et les hautes eaux.*

Un rééquilibrage dans l'infiltration des eaux est nécessaire pour éviter, ou tout au moins réduire au maximum, l'impact au niveau des champs captants.

** ADL génère une pollution chronique (déverglaçage des pistes par l'acétate de potassium (CH₃COOK) et le sel NaCl, dégivrage des avions par le glycol (CH₂OH-CH₂OH), HAP, métaux lourds, ...) et connaît une pollution historique (dépôts de TOTAL, SHELL et ancienne station-service) qui doivent faire l'objet de mesures intégrant le traitement, la sécurisation et la prévention. L'aéroport dispose d'un arrêté autorisant le déversement des*

eaux usées dans le système d'assainissement de la Communauté Urbaine de Lille (MEL).

Pour le dégivrage des avions, la pollution est cantonnée à l'emprise des parkings où l'eau de surface est dirigée vers la station d'épuration de Lille-Marquette.

Le traitement de la pollution présenté dans le projet porte essentiellement sur les HAP. Certes les hydrocarbures constituent la part la plus importante de la pollution générée au niveau de l'aéroport avec en plus, l'acétate de potassium (CH₃COOK) et le glycol. Pour autant, la pollution chronique ne se limite pas qu'à ce type de polluants. C'est pourquoi il est demandé de renforcer le traitement en équipant le site de dispositifs de traitement qui réduisent considérablement le transfert de cette pollution vers le milieu (avaloirs de décantation équipés de filtres type « Adopta »). Ces dispositifs peuvent être appliqués aux parkings dont les eaux sont infiltrées au niveau de bassin paysagers et qui sont également dotés d'un autre dispositif pour lutter contre la pollution accidentelle (vanne d'obturation). Ils peuvent être généralisés pour traiter et contrôler la pollution chronique (HAP, MES et métaux lourds) sur l'ensemble de l'aéroport.

En intégrant dans ces chambres des filtres, le dispositif gagne davantage en efficacité. Toutefois, pour assurer leur efficacité, il faudra que ces dispositifs soient accompagnés de curages par aspiration du décantât et nettoyage des filtres et/ou leur changement. Il faudra également maintenir la surveillance qualitative au niveau des bassins d'infiltration.

* L'autre pollution à laquelle il faudra accorder une attention particulière, c'est la pollution accidentelle sur chantier. Pour la phase chantier, l'entreprise doit se conformer au respect et à l'exécution des mesures qui peuvent être mises en place. La surveillance des travaux est sous la responsabilité de l'entreprise en charge des travaux. Afin de protéger la nappe et rendre le projet compatible avec la protection de la ressource, il est nécessaire d'appliquer les recommandations déjà énoncées complétées par celles qui suivent concernant l'aménagement en cas de pollution accidentelle :

- Plan d'intervention en cas de pollution accidentelle sur l'ensemble du projet.

- En cas de déversement accidentel de pollution : neutralisation de la source de pollution (les services de police de l'eau seront immédiatement prévenus) et traitement et évacuation de la pollution.

* En ce qui concerne la gestion des espaces verts, il faudra recourir au paillage et favoriser au maximum le fauchage et le désherbage manuel ou thermique. Les méthodes d'entretien des espaces verts les plus durables (taille douce, gestion différenciée) seront à adopter. Le pétitionnaire s'engage à proscrire l'utilisation des produits phytosanitaires nuisibles aux milieux aquatiques.

* Enfin, concernant le test pour évaluer le potentiel géothermique de la nappe de Carbonifère, l'étude présentée prend bien en compte le contexte particulier du site. La recherche de nouvelles sources énergétiques renouvelables, constitue un enjeu majeur et un intérêt certain pour le projet. Ce test, tel qu'il est présenté dans le dossier, il ne comporte pas de risques majeurs pour les nappes (Turo-sénonienne (Craie) et Carbonifère). Il faudra veiller à éviter toute pollution du site et respecter la méthode de l'exécution du forage présentée : à l'air pour la traversée de la nappe de la craie et à l'eau potable pour le reste.

La réalisation de ce forage ne concerne que la phase préliminaire la "phase test". Cette phase a pour but uniquement d'évaluer la faisabilité et le potentiel géothermique de la nappe de Carbonifère. En aucun cas sa réalisation se prolongera par une mise en place de la technique. Si le teste s'avère positif, un dossier technique de la phase de mise en place comportant l'ensemble des aspects devra être présenté aux services compétents, qui s'appuieront sur l'évaluation et l'avis d'un hydrogéologue.

==>La société ADL a fourni les éléments de réponse à l'avis rendu par l'hydrogéologue agréé dans le cadre des réponses aux remarques formulées par le public, puisque sensiblement similaires.

Avis rendu par la CLE du SAGE Marque-Deûle

Conformément à l'article 7 de ses règles de fonctionnement, la CLE du SAGE Marque-Deûle a délégué la formulation de ses avis au Bureau.

Aussi, le présent avis ne positionne pas le Bureau de la CLE sur son opportunité, mais uniquement sur la compatibilité du projet vis-à-vis des dispositions de PAGD du SAGE Marque-Deûle et sa conformité à son Règlement.

Ainsi, suite à la lecture attentive des pièces composant cette modification simplifiée, les membres du Bureau ont rendu un avis favorable sous réserve de la prise en compte des remarques suivantes sur le projet de modernisation et un avis défavorable à l'unanimité à la mise en place de sondes géothermiques verticales. Le procès-verbal de la séance du Bureau de la CLE est annexé au présent courrier.

Les remarques suivantes se fondent sur le dossier transmis lors de la première saisine et les compléments apportés par le porteur de projet réceptionnés le 20 août 2021 par la cellule d'animation.

Ainsi et sur la procédure, le Bureau de la CLE vous alerte que la période estivale est particulièrement défavorable à la formulation d'un avis concerté et rapide par l'ensemble de ses membres.

==>La société ADL a fourni les éléments de réponse à l'avis rendu par la CLE du SAGE Marque-Deûle dans le cadre des réponses aux remarques formulées par le public, puisque sensiblement similaires.

3.2 - Déroulement de l'enquête publique

Le dossier a été soumis à l'enquête publique durant 36 jours du 10 janvier 2022 au 14 février 2022 inclus, sur les 67 communes suivantes :

Communes d'implantation du projet : Avelin, Fretin, Lesquin, Templemars, Vendeville

Communes de l'aire d'influence : Anstaing, Attiches, Baisieux, Bersée, Bourghelles, Bouvines, Camphin-en-Carembault, Camphin-en-Pévèle, Cappelle-en-Pévèle, Chemy, Chéreng, Cobrieux, Cysoing, Emmerin, Ennevelin, Faches-Thumesnil, Forest-sur-Marque, Genech, Gondecourt, Gruson, Haubourdin, Hem, Herrin, Houplin-Ancoisne, La Madeleine, La Neuville, Lambersart, Lezennes, Lille, Loos, Louvil, Marcq-en-Baroeul, Mérignies, Mons-en-Baroeul, Mons-en-Pévèle, Nomain, Noyelles-lès-Seclin, Péronne-en-Mélantois, Phalempin, Pont-à-Marcq, Ronchin, Sainghin-en-Mélantois, Saint-André-lez-Lille, Santes, Seclin, Sequedin, Templeuve-en-Pévèle, Thumeries, Tourmignies, Tressin, Villeneuve-d'Ascq, Wahagnies, Wannehain, Wasquehal, Wattignies, Wavrin, Willems (Nord)

Autres communes de la concertation : Allennes-les-Marais, Annœullin, Bauvin, Carnin, Provin (Nord)

Suite à la demande motivée formulée par le président de la commission d'enquête, la durée de l'enquête publique a été prolongée de 15 jours pour se terminer le 01 mars 2022 inclus, sur le territoire des mêmes communes citées supra.

Ainsi, la durée globale de cette enquête publique était de 51 jours consécutifs du 10 janvier 2022 au 01 mars 2022 inclus.

Conformément à l'article L123-3 du code de l'environnement, cette enquête IOTA a été organisée par la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) du Nord (Service Eau Nature et Territoires).

29 permanences physiques et 3 téléphoniques ont été tenues par les membres de la commission d'enquête (Messieurs Christian LEBON, Jean-Marc DUMORTIER et François YOYOTTE-HUSSON) en mairies de :

Le 10 janvier 2022	Lesquin de 09:00 à 12:00
	Lille de 14:00 à 17:00
	Pont-à-Marcq de 13:30 à 17:30
	Seclin de 09:00 à 12:00
	Templemars de 09:00 à 12:00
Le 12 janvier 2022	Avelin de 09:00 à 12:00
	Fretin de 14:00 à 17:00
Le 13 janvier 2022	Anstaing de 13:30 à 16:45
Le 15 janvier 2022	Seclin de 09:00 à 12:00
Le 17 janvier 2022	Vendeville de 13:30 à 17:00
Le 18 janvier 2022	Lesquin de 14:00 à 17:30
Le 19 janvier 2022	Avelin de 08:30 à 12:00
	Lille de 09:00 à 13:00
	Pont-à-Marcq de 13:30 à 17:30
Le 22 janvier 2022	Templemars de 08:30 à 12:00
Le 24 janvier 2022	Vendeville de 13:30 à 17:00
Le 27 janvier 2022	Avelin de 14:00 à 16:30
Le 31 janvier 2022	Fretin de 14:00 à 17:00
Le 1^{er} février 2022	Pont-à-Marcq de 09:00 à 12:00
Le 03 février 2022	Vendeville de 13:30 à 17:00
Le 04 février 2022	Fretin de 14:00 à 17:00
Le 05 février 2022	Anstaing de 08:30 à 11:45
Le 09 février 2022	Anstaing de 08:30 à 11:45
	Templemars de 14:00 à 17 :00
Le 14 février 2022	Lesquin de 14:00 à 17:00
	Lille de 14:00 à 17:00
	Seclin de 13:30 à 17:00
Le 18 février 2022	Fretin de 14:00 à 17:00
Le 23 février 2022	Lesquin de 14:00 à 17:00
Permanences téléphoniques	Le 17 janvier 2022 de 08:00 à 11:00
	Le 21 janvier 2022 de 12:00 à 15:00
	Le 31 janvier 2022 de 12:00 à 15:00

La publicité a été faite par voix de presse dans les journaux *La Gazette*, *Nord Éclair* et *La Voix du Nord* les 17 décembre 2021, 10 janvier 2021 pour chacun de ces médias et le 14 février 2022 pour *Nord Éclair* et *La Voix du Nord*.

Le dossier d'enquête publique a été mis en ligne pendant toute la durée de l'enquête :

* sur le site internet des services de l'État dans le Nord (<https://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Eau/Police-de-l-eau/Consultations-participations-et-enquetes-publiques/Enquetes-publiques-IOTA/Dossiers-d-enquete-publique>) ;

* sur le site du registre dématérialisé (<https://www.registre-numerique.fr/modernisation-aeroport-lille>).

Le public a également pu consulter la version numérique sur un poste informatique mis à disposition aux jours et heures habituels d'ouverture au public dans les bureaux de :

* la direction départementale des territoires et de la mer du Nord (DDTM) du Nord (Service Eau, Nature et Territoires, Police de l'eau, 62 boulevard de Belfort, CS90 007, 59042 LILLE Cédex – instructeur de la demande d'autorisation environnementale) ;

* le service instructeur métropolitain (siège administratif de la MEL, 2 rue des Cités Unies, CS 70043, 59040 LILLE Cédex – instructeur du permis de construire sur la commune de Fretin (PC 059 256 21 M0013) ;

* la mairie de Lesquin (39 rue Faidherbe, CS 20425, 59814 LESQUIN – instructeur du permis de construire sur cette commune (PC 059 343 21 L0011) ;

et sur le site du registre dématérialisé (<https://www.registre-numerique.fr/modernisation-aeroport-lille>).

La commission d'enquête a comptabilisé 1 408 contributions ont été émises et sont reprises dans le tableau ci-dessous.

En outre, cette dernière a constaté que la consultation du dossier a généré 7 763 visites « *uniques* » du dossier d'enquête et 5 729 visualisations ou téléchargements d'éléments du dossier, à partir du site « *Registre-Numérique* » soulignant ainsi un vif intérêt du public.

Observations du public	Engagement dans le dossier / Suites
<p>1 - Les engagements pris par ADL à l'issue de la concertation :</p> <p>A - Abandon du programme immobilier initialement envisagé jusqu'à la mise en place éventuelle d'une solution d'accès direct fixe de transport en commun.</p> <p>B - Abandon du projet de conception du parking P7 sous sa version « silo » au profit d'un chantier phasé sur le foncier déjà imperméabilisé du site de l'ex ALAT (aviation légère de l'armée de terre).</p> <p>C - Engagement d'obtention d'une certification ACA (Airport Carbon Accreditation) de niveau 4 à l'horizon 2030.</p> <p>D - Engagement de non-évolution à la hausse du volume des mouvements aériens de nuit (gel des vols de nuit) et de l'évolution des vols de fret, le tout sur la base des chiffres de 2019.</p>	<p>A - À l'issue de la phase de concertation et dans le cadre des analyses des mesures Éviter-Réduire-Compenser, le dossier soumis à l'enquête publique porte bien l'engagement d'abandon du programme immobilier initialement envisagé tant que les modalités de transports en commun ne sont pas améliorées. Cet engagement est décrit dans la mesure MR22 en page 67/643 de la pièce ADL_Piece B_03-Etude impact-Partie 3.</p> <p>B - L'aménagement du P7 sur le foncier déjà imperméabilisé du site de l'ex ALAT est confirmé dans le dossier soumis à l'enquête, tout particulièrement dans la notice architecturale PC4-1 en page 112/117 de la pièce ADL_Piece D-01-Pieces obligatoires-Partie 2 du dossier d'enquête.</p> <p>C - L'obtention de la certification ACA au niveau 4+ à l'horizon 2030 est un engagement pris par ADL en phase de poursuite du dialogue après la concertation préalable. Cet engagement est confirmé dans le dossier d'enquête publique, au titre des mesures d'accompagnement (mesure MA11 décrite en page 209/643 de la pièce ADL_Piece B_03-Etude impact-Partie 3).</p> <p>D - ADL SAS confirme l'engagement pris lors de la concertation d'une limitation des vols de nuit (22h-06h) sous</p>

Observations du public	Engagement dans le dossier / Suites
<p>E - Création de cheminements doux, pistes cyclables, hangars à vélos, naturalisation des parkings. Création de salle de change pour handicapés (handyroom).</p> <p>F - Après avoir pris connaissance de l'ensemble des contributions et délibérations qui se sont manifestées au cours de l'enquête publique, quels nouveaux engagements ADL est disposé à prendre ?</p>	<p>le niveau atteint en 2019, soit 1 701 mouvements par an. Cet engagement est confirmé dans le dossier d'enquête publique, au titre des mesures de réduction (mesure MR31 décrite en page 341/643 de la pièce ADL_Piece B_03-Etude impact-Partie 3).</p> <p>E - Le dossier soumis à l'enquête intègre la mise en continuité des pistes cyclables avec le réseau des pistes cyclables gérées par la MEL, et la création de garages à vélos sécurisés ; ces aménagements sont décrits dans le plan PC1-3 en page 42/46 de la pièce ADL_Piece D-01-Pieces obligatoires-Partie 1 et également repris dans la mesure MR04 en page 125/643 du document ADL_Piece B_03-Etude impact-Partie 3.</p> <p>L'aménagement des parkings est prévu dans le respect des prescriptions du PLU2 de la MEL, comme indiqué au dossier.</p> <p>L'aménagement intérieur de l'aérogare a prévu des espaces permettant l'accueil ultérieur d'aménagements de type salle de change PHMR lorsque cette typologie, actuellement proposée par une seule contributrice relayant les propositions d'un seul fournisseur d'aménagements, aura fait l'objet d'un consensus avec les autorités et associations concernées. Cet engagement est confirmé dans le dossier d'enquête publique, au titre des engagements pris à l'issue de la concertation et décrit en page 138/196 de la pièce ADL_Piece E_Bilans de la concertation.</p> <p>F - ADL tient à rappeler les limites conséquentes d'ores et déjà fixées au projet, notamment en lien avec certaines contributions à l'enquête publique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • ADL s'est engagé à plafonner le nombre de mouvements de nuit (22h-06h) à 1 701 mouvements, nombre constaté en 2019. • Le développement du fret aérien ne fait pas partie des objectifs de développement de Aéroport de Lille. 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). • Lorsque les textes réglementaires auront été adoptés, et dans le respect des procédures partenariales applicables (Commission Consultative Économique), ADL SAS mettra en œuvre une modulation de la redevance en fonction des classes d'émissions polluantes des aéronefs, comme elle le fait déjà en fonction des classes d'émissions sonores. • ADL apporte son concours aux autorités en charge d'évaluer les modalités de mise en œuvre des recommandations de l'ACNUSA faites en CCE du 14/12/2021. <p>Traduction faite à l'article 11 du projet d'arrêté</p>
<p>2 - Les évolutions en matière de transports en commun et d'accès routier</p> <p>A - La commission souhaite connaître l'évolution des dernières mesures envisagées pour augmenter la part des mesures modales d'accès en transports en commun à l'horizon 2039 (autres que l'augmentation du nombre de rotations des navettes et création de lignes d'autocar) en concertation avec les autorités compétentes en la matière</p>	<p>A - En matière de transports en commun, ADL compose avec les orientations de la MEL et du Conseil Régional, autorités organisatrices des transports, et avec la DIR Nord en ce qui concerne la desserte routière de la plateforme.</p> <p>En effet, l'organisation des transports en commun, tout comme la création d'un nouveau mode de transport, ne relève pas de la compétence d'ADL, mais de la MEL, qui est l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) urbaine, ou de</p>

Observations du public	Engagement dans le dossier / Suites
<p>(MEL, Région, ...) Notamment les incidences potentielles de l'actuel Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) de la MEL en cours de concertation.</p> <p>B - Dans le même esprit, quelle est la position du porteur du projet sur la pertinence voire la nécessité, évoquée par des contributeurs, de prévoir à terme un « lien fixe » de transport collectif desservant (entre autres destinations) l'aéroport, quelle qu'en soit la nature (prolongation de ligne de métro, tramway comme celui desservant désormais l'aéroport de Nice ,ou autres dispositifs à l'étude) étant rappelé que les décideurs dans ce domaine sont les propriétaires concédant de la plateforme (MEL -Région).</p> <p>C - Ainsi que sur la saturation déjà constatée des accès autoroutiers (A1/A23) et la pertinence d'un aménagement éventuel (compétence de l'État).</p> <p>D - Déjà identifié dans le SCOT de Lille métropole approuvé en février 2017, la saturation des entrées sud et sud-est de Lille au niveau du réseau routier et autoroutier est soulignée par de nombreuses contributions (communes, riverains, gestionnaires de parcs d'activité, ...). Pour soulager cette congestion, quelles suites concrètes ont été données par les autorités organisatrices de transport et les maitres d'ouvrage aux orientations exprimées par le SCOT (développement de transports en commun structurants, de voiries de contournement, ...)?</p> <p>E - Le concessionnaire considère-t-il que les développements attendus et leurs éventuels calendriers prévisionnels sont compatibles avec le calendrier du projet de modernisation de l'aéroport ?</p>	<p>la Région, AOM des liaisons interurbaines.</p> <p>ADL rappelle que le contrat de concession ne lui attribue que l'organisation du service de desserte de Lille centre par la navette bus. Les Autorités Organisatrices de Mobilité compétentes développent leurs projets suivant les orientations qu'elles ont retenues dans leurs cadres de décision respectifs.</p> <p>ADL décrit les différents moyens de transport.</p> <p>B - C - D - E - ADL rappelle que la Délégation de Service Public ne lui donne compétence que sur la gestion de l'accueil des transports en commun sur le domaine concédé, et sur l'organisation de la navette de liaison avec le centre-ville de Lille.</p> <p>ADL prend acte des orientations du SDIT qui appellent l'amélioration de la desserte en transports publics. 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.</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>3 - Les mouvements d'avions</p> <p>La commission souhaite connaître, au titre de l'année 2019, la répartition précise du type et du nombre de vols commerciaux (tranches horaires 06h-22h et 22h-06h) en scénario de référence et en scénario projet, en y incluant la photographie de l'activité fret.</p>	<p>ADL fournit les informations relatives à la répartition des vols pour les vols commerciaux passagers et les vols cargo* par tranche horaire en 2019 et pour le scénario référence et le scénario projet sont reprises ci-après. 3 tranches horaires : 06:00-18:00, 18:00-22:00 et 22:00-06:00 et les totaux.</p> <p>(*) La quasi-totalité du fret sur Lille est acheminée par voie de surface (camions vers/ depuis les hubs cargo) ou dans les avions passagers. Le trafic des avions tout cargo reste ainsi très limité.</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>4 - Les mesures de mises aux normes (côté piste)</p> <p>A - La commission souhaite connaître la nature exacte de la dérogation (à hauteur d'une centaine de vols autorisés par la DGAC pour certaines catégories d'avions : D et E).</p> <p>B - Pourriez-vous communiquer à la commission, le certificat en vigueur couvrant l'aérodrome et ses équipements liés à la sécurité ?</p> <p>C - Quelle sera la pérennité de cette dernière dérogation après réalisation des travaux sur les accotements de la piste 8/26 : maintien à titre permanent ou disparition du quota et développement des nombres de vols de ce type ?</p>	<p>A - La plateforme aéroportuaire dispose d'une Base de Certification notifiée par le Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord, laquelle comporte des dérogations aux normes applicables.</p> <p>Ces dérogations sont appelées DAAD (acronyme du terme anglais "Deviation Acceptance and Action Document" (document d'acceptation de déviation et d'action)) et autorisent temporairement l'exploitant à déroger aux spécifications de certification imposées par la réglementation européenne en matière de sécurité aéroportuaire.</p> <p>Une de ces dérogations porte sur les accotements de la piste principale, et autorise l'absence d'accotements aménagés jusqu'au 31/12/2025, sous réserve que le trafic des aéronefs quadricoptères de code D⁵ et des aéronefs de code E⁶, se</p>

Observations du public	Engagement dans le dossier / Suites
<p>D - L'absence de réalisation de ces travaux d'élargissement entraînerait-il une non-homologation de l'aéroport ?</p> <p>E - Quelles seraient les conséquences pour le concessionnaire d'une décision en faveur du scénario projet sans ces accotements : coût du projet, évolution du nombre de mouvements commerciaux (dont fret), ... ?</p>	<p>situé sous le seuil de trafic annuel de 100 mouvements.</p> <p>B - Voir documents en annexe 1 Certificat de sécurité aéroportuaire 2019-12-19 et annexe 2 CSA 001-2020_LFQQ ANNEXE.</p> <p>C - Une fois les travaux réalisés, la dérogation devient caduque. L'aéroport sera en capacité d'accueillir les aéronefs quadriréacteurs de code D et les aéronefs de code E sans limitation du nombre annuel de mouvements. Pour autant, l'accueil d'aéronefs de code F⁷ ne sera pas autorisé.</p> <p>D - En l'absence de travaux, le certificat de sécurité actuel serait remis en cause, et l'aéroport n'aurait plus la capacité d'accueillir les aéronefs quadriréacteurs de code D, et les aéronefs de code E. Notamment, Air Algérie positionne plusieurs fois pendant l'été des Airbus A330 pour répondre à la demande de voyages vers l'Algérie à cette période de l'année ; au cas où les travaux d'accotements ne seraient pas réalisés, les aéronefs de ce type ne seraient plus accueillis, et il faudrait mettre en place 2 voire 3 appareils de code C⁸ pour le même flux de passagers. La conséquence pourrait donc être, dans l'absolu, une hausse du nombre de mouvements.</p> <p>E - ADL rappelle d'une part, que la réalisation des accotements est une obligation contractuelle à charge de ADL SAS et, d'autre part, que le développement du fret ne fait pas partie de la stratégie de l'aéroport.</p> <p>Le coût de réalisation de ces accotements est évalué en 2019 à 2,744 M€.</p> <p>Comme vu à la question précédente, la non-réalisation des accotements impliquerait que l'aéroport ne pourrait plus recevoir des aéronefs D et E. Seuls les appareils de Code C pouvant alors être accueillis, cela impliquerait une augmentation des mouvements de ces aéronefs. A titre d'illustration, pour remplacer 100 codes E par 300 codes C, cela représenterait 200 mouvements en plus des 24 729 actuellement prévus, soit 0,8 %.</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>5 - Les éléments ayant conduit au projet de modernisation</p> <p>A - Pourriez-vous confirmer que les éléments du programme constituant le projet de modernisation ont été fixés par le SMALIM ?</p>	<p>A - Le dossier d'enquête publique précise également ces obligations en page 181/369 de la pièce ADL_Piece B_03- Etude impact-Partie 1 dans le chapitre dédié au contenu du contrat de délégation de service public.</p> <p>Ce guide de rédaction des offres mentionne les investissements suivants comme indispensables :</p>

- 5 Aéronef codifié D : Aéronef d'envergure de 36 à 52 m exclus pour une piste de 9 à 14 m de large (par exemple Airbus 330 ou Boeing 757).
- 6 Aéronef codifié E : Aéronef d'envergure de 52 à 65 m exclus pour une piste de 9 à 14 m de large (par exemple Airbus 340 ou Boeing 777)
- 7 Aéronef codifié F : Aéronef d'envergure de 65 à 80 m exclus pour une piste de 14 à 16 m de large (par exemple Airbus 380)
- 8 Aéronef codifié C : Aéronef d'envergure de 24 à 36 m exclus pour une piste de 6 à 9 m de large (par exemple Airbus 320-8 ou A320-9)

Observations du public	Engagement dans le dossier / Suites
<p>B - Si c'est le cas, la commission souhaite avoir communication des éléments du contrat de concession du 25/07/2019 (et de tout avenant éventuel) relatifs à ce programme, des délibérations du comité syndical du 16/03/2021 validant l'APS et du 18/05/2021 validant l'APS modifié ?</p> <p>C - Qui a fixé l'objectif de 3,9 MPAX en 2039 (cessionnaire ou concédant) ?</p> <p>D - Est-il exact que les autres candidats au renouvellement de la concession atteignaient ces 3,9 MPAX en 2039 avec un nombre annuel de mouvements (32 120 et 36 500) très supérieur à celui proposé par le concessionnaire (de l'ordre de 25 000) en jouant sur un emport moyen (passagers par vol) très supérieur aux autres candidats ?</p> <p>E - Pourquoi le titre de modernisation de l'aéroport a-t-il été conservé dans la phase d'enquête publique, alors que le garant du débat public qui l'avait précédée soulignait dans son rapport « Dès le début de la concertation préalable, une question d'ordre sémantique est apparue qui concerne le titre même du projet, une partie du public considérant qu'il s'agissait davantage d'un agrandissement de l'aéroport – en raison notamment de l'augmentation annoncée du trafic et des places de parking avions - que de sa modernisation. » ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Installations des PAPI (indicateurs visuels de pente d'approche) au seuil 26, 01 et 19 - Accotements de la piste 08/26 pour aéronefs de code E d'une largeur de 7,5 m de chaque côté de la piste - Création du taxiway (Voie de circulation) parallèle à la piste 01/19 en herbe pour aéronefs inférieur à 5 670 kg, d'une largeur de 7,5 m) - Mise aux normes du tri-bagage au standard 3 - Rénovation et mise aux normes de l'aérogare fret (Halls, quais et bureaux) - Reprise de la rampe d'accès, traitement du dépose minute et du stationnement des Taxis VTC et navettes - Reconstruction et finalisation du chemin de ronde d'une largeur de 4 m (longueur approximative, à vérifier par le Candidat : 11.730 m) - Rénovation complète des installations du Hangar « FEDEX » - Rénovation toitures des hangars basés - Rénovation de la clôture périmétrale pour prévenir entre autres du péril animalier (longueur approximative, à vérifier par le Candidat : 13 150 m) <p>B - L'annexe architecturale du contrat fut une première version destinée à évoluer au cours de la réalisation des études pour devenir la pièce PC4-1 Notice architecturale présente dans le dossier d'enquête publique en page 10/117 de la pièce ADL_Piece D-01-Pieces obligatoires-Partie 2. Ainsi, le Contrat de Concession a prévu une validation explicite de l'Avant-Projet-Sommaire par le biais d'une délibération du Comité Syndical du SMALIM. Les délibérations correspondantes des Avant-Projet-Sommaire par le Comité Syndical du SMALIM se trouvent en Annexe 4.</p> <p>C - Comme le mentionne le Guide de rédaction des offres, il revenait à chaque candidat de prévoir son activité : « Le Candidat devra concevoir et présenter un projet qui permettra la consolidation et le développement des activités sur l'aéroport de Lille-Lesquin ».</p> <p>Le volume annuel de 3.9 MPax ne constitue pas en lui-même un objectif à atteindre au titre du contrat de concessions. Il s'agit de l'hypothèse de trafic à laquelle le concessionnaire a abouti à l'issue de ses études prospectives de trafic, et qui lui a donné la métrique de dimensionnement des infrastructures.</p> <p>D - La délibération du SMALIM du 12/07/2019 en Annexe 5 présente en effet ces conclusions.</p> <p>Le projet d'ADL a pour ambition d'apporter des réponses opérationnelles face à des hypothèses de trafic, et non pour satisfaire à des objectifs de trafic.</p> <p>ADL SAS confirme ses hypothèses. A titre d'exemple, celles-ci trouvent toute leur actualité avec les nouveautés du programme été 2022. Ainsi, l'arrivée de Transavia avec des avions de plus grande capacité, 189 sièges, en remplacement des appareils de Hop-Air France d'une capacité de 100 sièges, l'annonce de la base Volotea qui opérera des vols vers de nouvelles destinations en A319, 156 sièges, ou en</p>

Observations du public	Engagement dans le dossier / Suites
	<p>A320, 186 sièges, l'ouverture d'une nouvelle ligne par easyJet opérant avec des A319 ou A320, contribueront directement à l'augmentation de l'offre globale de sièges et impacteront directement l'emport moyen.</p> <p>E - Le projet ne répond pas à la définition juridique d'une "extension". Ainsi, le tableau joint à l'article R121-2 du code de l'environnement fait référence à la "Création ou extension de piste d'aérodrome". Celui joint à l'article R122-2 du même code fait référence à la "Construction d'aérodromes dont la piste de décollage ou d'atterrissage a une longueur d'au moins 2 100 mètres."</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>6 - La piste secondaire 01-19 et l'aviation légère</p> <p>A - La commission souhaite connaître la position du porteur de projet sur la pérennité et l'amélioration (avec la création d'un taxiway) de la piste secondaire 01-19, sous l'angle de l'activité des vols d'affaires et de l'aviation légère, et de son impact sur ADL.</p> <p>B - Confirmez-vous que les vols exercés par l'aviation légère au départ et à l'arrivée de cette piste ne sont pas soumis à des trajectoires contraintes durant leurs phases de vol à vue et dans le cadre des actions de formation menées par les aéro-clubs résidents ?</p> <p>C - ADL SAS serait-il opposé à une réglementation portant limitation des horaires, des tours de piste et de l'équipement (échappement libre) de l'aviation légère ?</p>	<p>A - Actuellement, il n'existe pas de voie de circulation (taxiway) parallèle à la piste 01/19. Les appareils doivent utiliser la piste pour rejoindre l'aire de trafic Echo. La réalisation d'un taxiway permet de répondre aux obligations du cahier des charges de la Délégation de Service Public demandées par le SMALIM, dans un objectif d'amélioration de la fluidité des opérations sur cette piste, et de la sécurité des vols.</p> <p>Cet aménagement a été sollicité par courrier du 23 février 2018 émanant du représentant local du Service de la Navigation Aérienne (service de l'État), adressé au SMALIM. Cette demande se fondait sur le plan d'action de prévention des incursions de piste publié en 2017 par l'Agence européenne de sécurité aérienne.</p> <p>B - La piste 01-19 est une piste homologuée par les services de l'Aviation Civile pour les vols à vue. Elle n'est donc pas dotée de procédures de guidage aux instruments, plus précises. En conséquence, les trajectoires des aéronefs au départ et à l'arrivée de cette piste sont effectivement moins contraintes que les aéronefs utilisant la piste 08-26.</p> <p>Un certain nombre de règles sont toutefois publiées dans l'information aéronautique en vigueur. :</p> <p>Le Service de Navigation Aérienne veille au respect des règles de mouvement, tant au sol qu'en approche ou en tour de piste.</p> <p>C - ADL est favorable à poursuivre les actions déjà engagées à la demande du SMALIM et à ce que soient étudiées, en lien avec les services de l'Aviation Civile et des pilotes de l'aviation légère (en particulier issus du Club Aérien Lille Métropole), des règles ou des bonnes pratiques, qui pourraient par exemple être formalisées dans un code de bonne conduite, afin de maîtriser au mieux les impacts induits par l'activité de l'aviation légère.</p>
<p>6 - La piste secondaire 01-19 et l'aviation légère (suite)</p> <p>D- Le projet de taxiway de la piste secondaire est, dans sa partie nord, situé dans une zone d'anciennes carrières connues (vulnérabilité forte), couvertes par le plan d'exposition aux risques (PER) Mouvements de Terrain sur la commune de Vendeville.</p>	<p>D- La partie de taxiway incluse dans le territoire de la commune de Vendeville est soumise à deux réglementations, apparemment antinomiques : la plus ancienne est celle du Plan d'Exposition aux Risques carrières souterraines (PER), la plus récente est celle applicable à l'Aire d'Alimentation des Captages.</p> <p>La première règle impose que toutes dispositions soient prises pour prévenir les conséquences dommageables des</p>

Observations du public	Engagement dans le dossier / Suites
<p>Des reconnaissances ou mesures ont-elles été effectuées pour apprécier le risque d'effondrement nécessitant un comblement lors des travaux de construction du taxiway ? Dans l'hypothèse d'un effondrement, quelles dispositions seraient prises pour les eaux de ruissellement ?</p> <p>E - Plus largement, les études et reconnaissances menées ont-elles mis en évidence un risque mouvement de terrain sur d'autres secteurs du domaine aéroportuaire ?</p>	<p>effondrements sur les ouvrages, et interdit l'infiltration des eaux collectées sur ceux-ci pour ne pas déstabiliser les carrières. La seconde règle, au contraire, recommande l'infiltration sur place.</p> <p>Au regard des enjeux de prévention des accidents de personnes et de matériels, pouvant entraîner des pollutions de la nappe par épanchement de carburant, ADL a privilégié le choix de réaliser un taxiway imperméable en conformité au PER mais sans prendre en compte les exigences minimales du contrat de concession qui demandait un taxiway engazonné.</p> <p>Comme prévu dans le dossier de demande d'Autorisation Environnementale, ADL respectera strictement les exigences du Plan d'exposition aux Risques carrières souterraines :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation d'une recherche de cavités par micro-gravimétrie - Comblement des éventuelles cavités identifiées avec des matériaux inertes pour prévenir tout effondrement - Réalisation d'une chaussée imperméable, collecte des eaux de ruissellement et rejet de celles-ci (après traitement) dans le bassin d'infiltration Nord. <p>E - ADL a interrogé le Service Commun des Carrières Souterraines de la Ville de Lille, compétent à ce sujet sur le territoire des communes de la MEL où l'aéroport est implanté. Ce service lui a transmis les éléments en sa possession.</p> <p>Le risque principal sur les autres secteurs de l'aéroport est celui des tranchées et sapes de guerre (1ère guerre mondiale). Celui-ci est d'ailleurs associé à un risque pyrotechnique (vestiges des 2 conflits).</p> <p>Concernant l'aérogare, les diagnostics gravimétriques et pyrotechniques ont été réalisés. L'étape suivante (caractérisation des anomalies identifiées, et traitement éventuel) sera programmée en cohérence avec le développement du projet de l'aérogare. La dépollution pyrotechnique en profondeur au droit des pieux et des anomalies gravimétriques, et l'éventuel comblement des cavités identifiées, seront effectués avant démarrage des travaux soumis à permis de construire.</p> <p style="background-color: yellow;">Traduction dans le projet d'arrêté préfectoral articles 3 et 9</p>
<p>7 - Le taxiway de la piste principale</p> <p>La commission souhaite connaître la position du porteur du projet sur la faisabilité, le coût et la pertinence des propositions soutenant le prolongement des taxiways de la piste 8/26 afin de permettre les décollages « en seuil de piste » et par là-même réduire la nuisance sonore pour les populations survolées.</p>	<p>Une étude approfondie est actuellement conduite, avec une expertise externe, sur l'intérêt (avantages, inconvénients, risques) d'étendre les taxiways jusqu'aux seuils de la piste 08/26 pour favoriser le décollage des avions en bout de piste.</p> <p>Deux bureaux d'étude ont ainsi été désignés en fin d'année 2021, pour réaliser l'étude technique/géométrique des infrastructures et réaliser une analyse multi-critères intégrant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'impact acoustique des décollages effectués depuis le bout de piste - L'impact en termes de gaz à effet de serre induit par les modifications au roulage - L'impact sur la faune et la flore des nouvelles infrastructures

Observations du public	Engagement dans le dossier / Suites
	<p>- L'impact sur les surfaces imperméabilisées</p> <p>- L'impact opérationnel : temps d'occupation piste et sécurité</p> <p>Les résultats de cette étude sont attendus au 2^{ème} semestre 2022.</p> <p>ADL proposera de les présenter à l'occasion d'une prochaine CCE.</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>8 - Les trajectoires aériennes</p> <p>A - Dans le cadre de la recherche des optimisations environnementales, la commission souhaite connaître la nature des possibilités et marges de manœuvre dévolues au porteur du projet au sein des travaux de détermination et de révision des trajectoires aériennes, en sa qualité notamment de membre de la commission consultative de l'environnement (CCE).</p> <p>B - De même, en ce qui concerne l'exécution des directives encadrant les procédures opérationnelles de navigation aérienne (notamment des décollages).</p> <p>C - La commission souhaite connaître les objectifs et le degré d'avancement du calendrier des études en cours menées par la DGAC et le service national de l'aviation (SNA), dans le cadre des travaux d'actualisation des procédures de départ vers l'est et vers l'ouest.</p>	<p>A - Le SMALIM, n'étant pas compétent en matière de navigation aérienne, n'a pas délégué de mission en la matière à ADL dans le cadre du contrat concession de service public.</p> <p>La détermination et la révision des procédures de navigation aérienne font l'objet d'études pilotées par les services de l'Aviation Civile. Les modifications de procédures sont soumises à l'avis de la CCE, à laquelle siège l'exploitant d'aéroport qui dispose donc d'un avis consultatif.</p> <p>Par ailleurs, l'exploitant d'aéroport assure le guichet unique pour le traitement des signalements et a donc connaissance des problématiques de nuisances exposées par les riverains. Il partage ces connaissances avec les services de l'Aviation Civile, pour contribuer à la réflexion et aux propositions.</p> <p>Enfin, avec le système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires, l'exploitant d'aéroport peut fournir un ensemble de données permettant d'éclairer la réflexion.</p> <p>B - De même, le SMALIM, n'étant pas compétent en matière de navigation aérienne, aucune mission en matière de définition des procédures opérationnelles de navigation aérienne n'a été déléguée à ADL dans le cadre du contrat concession de service public.</p> <p>Les directives encadrant les procédures opérationnelles de navigation aérienne relèvent de la compétence des services de la navigation aérienne, service de l'État au sein de la DGAC. L'exploitant d'aéroport, par la connaissance qu'il a des problématiques de nuisances sur le territoire, peut être amené à échanger avec les services de l'Aviation Civile afin de demander à étudier des aménagements, tels que par exemple une procédure de moindre nuisance au décollage (NADP1 ou NADP2), des restrictions relatives aux entraînements, ou la limitation des caps directs.</p> <p>C - Un groupe de travail a été créé lors de la réunion de la CCE du 14 avril 2021. Piloté par la DSAC avec l'appui et l'expertise technique du Service de la Navigation Aérienne Nord, le groupe de travail est composé de représentants d'associations, de représentants de communes et de représentants des professions aéronautiques, siégeant à la CCE.</p> <p>Il est chargé d'élaborer des propositions d'optimisation des trajectoires de départs vers l'Est, qui seront soumises à l'avis de la CCE, ets'est réuni 7 fois entre mai 2021 et mars 2022.</p> <p>Ses propositions seront présentés à l'occasion d'une prochaine réunion de la CCE. Selon les avis formulés à l'occasion de cette CCE, une expérimentation pourra être engagée par la DGAC. ADL apportera ses moyens de mesure (stations mobiles) pour cette expérimentation.</p> <p>Les services de l'Aviation Civile ont par ailleurs proposé de</p>

Observations du public	Engagement dans le dossier / Suites
	<p>créer un groupe de travail équivalent concernant les trajectoires de départ vers l'Ouest.</p> <p>Les travaux de ce groupe débuteront lorsque ceux du groupe de travail "départs Est" seront terminés.</p>
<p>8 - Les trajectoires aériennes (suite)</p> <p>D - Est-il exact que sur l'aéroport de Lille, aucun écart par rapport aux procédures particulières de décollage ou d'atterrissage en vue de limiter les nuisances environnementales engendrées par ces phases de vol en vigueur n'est signalé à l'ACNUSA (l'article L6361-12 du code des transports - §4C) ?</p> <p>E - L'instauration de « volumes de protection environnementale » par arrêté ministériel (article L6362-1 du code des transports) permettrait une amende administrative rapide par l'ACNUSA. Le concessionnaire est-il favorable à la mise en place de ce dispositif ?</p>	<p>D - Le signalement d'écarts à l'ACNUSA doit s'appuyer sur un arrêté ministériel instaurant un ou des Volumes de Protection Environnementale (VPE) qui permet, en cas d'écart constaté par un agent assermenté, de dresser un procès-verbal d'infraction auprès d'un exploitant aérien dont l'aéronef serait sorti de ce VPE. Or, aucun arrêté ministériel de ce type n'existe à ce jour concernant l'aéroport de Lille.</p> <p>Toutefois, il convient de noter que Aéroport de Lille ne laisse pas les situations d'écart sans suite. Ainsi, la plupart des écarts constatés sont des demandes spécifiques des contrôleurs aériens pour des raisons de sécurité aéronautique, ou des demandes des pilotes pour des raisons météorologiques. Tout écart non justifié fait l'objet d'un rappel d'ADL auprès de la compagnie aérienne. La compagnie doit alors investiguer et procéder, si nécessaire, à la publication de rappel ou de modification de consignes auprès de son personnel navigant.</p> <p>E - ADL est favorable à la création de ce type de dispositif. Dans un tel cas, il appartiendrait juridiquement aux services de l'Etat de procéder à la constatation des infractions.</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>9 - Les nuisances sonores</p> <p>A - La commission souhaite connaître les mesures déjà prises ou envisagées par le porteur du projet (mesures pécuniairement dissuasives, modulation de redevances selon les tranches horaires, pénalisation progressive des avions bruyants selon la qualification calypso, ...) aux fins de réduire ces dernières, notamment dans le contexte des « pistes de réflexion » suggérées par l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA) dans son rapport du 14 décembre 2021 (protection des vols de nuit).</p> <p>B - Les avions dits « basés » participeront-ils, dans la durée de la concession, à une activité aérienne entre 22 heures et 6 heures ?</p>	<p>A - Conformément aux dispositions du contrat de concession de service public, ADL a instauré en 2021 une politique tarifaire incitative relative aux vols de nuit et aux avions les plus bruyants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Augmentation de 60 % de la redevance d'atterrissage pour les vols de nuit (22h-06h) - Gratuité du stationnement de nuit pour les avions basés (en cas de stationnement d'une durée de plus de 7 heures) - Majoration de la redevance d'atterrissage selon le groupe acoustique de l'aéronef <p>ADL procède à une révision annuelle des tarifs des redevances à l'occasion des Commissions Consultatives Économiques, et ces mesures pourront si besoin être adaptées et renforcées en fonction des résultats obtenus.</p> <p>B - Les avions basés participent en partie à une activité aérienne entre 22 heures et 6 heures : le fait que les avions soient stationnés à l'aéroport de Lille peut favoriser les arrivées programmées tardivement ou retardées, ou les premiers décollages avant 06h00.</p> <p>Toutefois, il est ici précisé que ces mouvements sont inclus dans l'engagement formel d'ADL de ne pas développer le nombre total de vols de nuit, au-delà du niveau atteint en 2019 (1701). ADL se montrera particulièrement vigilant en matière d'horaires programmés de nuit, notamment pour les compagnies basées.</p>
<p>9 - Les nuisances sonores (suite)</p> <p>C - La question du couvre-feu nocturne suscite une forte</p>	<p>C - L'existence d'un couvre-feu s'avérerait très vraisemblablement rédhitoire à la création d'une base, les exploitants aériens perdant la flexibilité requise dans leurs</p>

Observations du public	Engagement dans le dossier / Suites
<p>mobilisation des riverains :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ À cet égard, la commission souhaite connaître les conséquences pour le porteur du projet d'un arrêté ministériel comportant ce type de mesure restrictive particulière. ▪ Hors du cadre d'un arrêté ministériel de restriction, une formalisation par convention peut-elle être envisagée aux fins d'affiner et de conforter les engagements pris dans le contexte de l'activité nocturne, au terme de la concertation préalable. <p>D - Est-il exact, comme le mentionnent des contributeurs, que le contrat de délégation de service public de 2009 entre le SMALIM et le concessionnaire de la période prévoyait un maximum de mouvements de nuit de 3 % des mouvements ?</p> <p>Si c'est bien le cas, quelle était la période de référence de ces 3 % ? (Journée, week-end, semaine, mois ou année) ? Quelle était la nature des mouvements autorisés la nuit ?</p> <p>E - Dans le contrat de DSP en cours, est-il prévu une restriction aux vols de nuit (nombre, objet ou autre) ? Si c'est le cas, cette restriction, quelle est la période de référence (journée, week-end, semaine, mois ou année) ?</p>	<p>opérations, et notamment la capacité d'accueil d'aéronefs retardés dans leurs rotations. Or, pour une compagnie aérienne, baser un avion sur un aéroport permet d'optimiser l'usage de ses avions tout en offrant les meilleurs horaires possibles à ses clients.</p> <p>ADL a développé un argumentaire sur le fonctionnement par slots des aéroports d'arrivée.</p> <p>Par ailleurs, conscient des nuisances induites par l'activité aérienne de nuit, ADL confirme l'engagement pris à l'occasion de la concertation préalable volontaire, à savoir une limitation du nombre de vols de nuit (22h-06h) au niveau atteint en 2019, soit un maximum de 1701 mouvements de nuit. Cet engagement sera formalisé dans le cadre de la Charte de Développement Durable établie en accord avec le SMALIM. Le nombre de mouvements de nuit fera par ailleurs l'objet d'un reporting lors des réunions de la Commission Consultative de l'Environnement, ce qui permettra aux parties prenantes de vérifier l'atteinte de cet objectif.</p> <p>D - ADL ne connaît pas le détail des rapports contractuels qui préexistaient entre le SMALIM et SOGAREL SAS dans le cadre de la précédente délégation de service public.</p> <p>E - Le contrat de DSP en cours prévoit une limitation spécifique aux vols commerciaux programmés de nuit entre 23h00 et 06h00 à 7 % maximum de l'ensemble des mouvements commerciaux programmés. Il n'y a pas de période de référence associée à cette limitation.</p> <p>En complément, il est ici rappelé l'engagement formel pris par ADL d'une limitation des vols de nuit sur une plage horaire élargie de 22h à 06h sous le niveau atteint en 2019.</p>
<p>9 - Les nuisances sonores (suite)</p> <p>F - La commission souhaite un état des lieux de l'existant et des perspectives de développement quantitatif et géographique envisagé (positionnement) des capteurs sonores (dont l'implantation est également sollicitée hors du périmètre du PEB.) En effet 8 des capteurs actuels de mesure ne semblent pas situés dans l'axe de la piste 08/26.</p>	<p>F - L'implantation des stations n'est pas nécessairement à réaliser dans l'axe de la piste principale. Le choix de l'implantation des stations dépend de ce que l'exploitant souhaite surveiller dans le cadre de son système de surveillance du bruit et de suivi des trajectoires : trajectoires de départ et d'arrivées, présence de zones habitées, éloignement de sources sonores... l'implantation des stations de mesures de bruit doit permettre de représenter le bruit aérien.</p> <p>Le système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires d'aéronefs (système de monitoring) dont dispose actuellement l'aéroport est doté de 8 stations de mesure de bruit fixes (implantées en 2008 en fonction des conditions de circulation aérienne en vigueur à l'époque).</p> <p>Compte-tenu de l'évolution induite par la mise en place des trajectoires par guidage satellitaire en 2016, la pertinence de 2 emplacements (Fretin et Carnin) est à questionner.</p> <p>Par ailleurs, une 3^{ème} station (Noyelles-les-Seclin) était déjà auparavant éloignée des trajectoires, et cet emplacement est aussi à questionner.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Enfin, le secteur de la forêt de Phalempin (concerné par les départs courts vers l'Ouest) n'est pour l'instant pas doté de station de mesure de bruit fixe. - Concernant les départs vers l'Est, il pourrait aussi être étudié l'intérêt de doter le secteur Sud-Est de l'aéroport d'une station complémentaire. <p>Un travail de réflexion est engagé en concertation avec le</p>

Observations du public	Engagement dans le dossier / Suites
	<p>SIVOM depuis mars 2022 pour étudier l'opportunité de ces nouveaux emplacements dans le cadre de la modernisation du système de monitoring, prévu au contrat de concession.</p> <p>Pour les communes n'étant pas équipées d'une station de mesure du bruit, il est possible de solliciter l'aéroport, en lien avec la mairie de commune concernée, pour réaliser des campagnes de mesure du bruit grâce à une station de mesure mobile.</p> <p>Traduction à l'article 11-1 du projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>10 - La protection des champs captant et la ressource en eau</p> <p>A - La commission souhaite avoir confirmation par le Maître d'ouvrage que les travaux « côté piste » situés au droit des champs captant et de la nappe phréatique, seront réalisés en stricte conformité avec les arrêtés préfectoraux de protection dédiés (Projet d'Intérêt Général : PIG et aire d'alimentation des champs captant en partie concernée sur l'ouest de la plate-forme : AAC) ainsi que les servitudes, s'y rapportant, seront respectées.</p> <p>B - Le collectif NADA Lille mentionne que « L'impact sur la nappe du Sud de Lille des rejets aériens (notamment SO2) qui s'effectuent au-dessus des champs captant en phase de décollage et d'atterrissage, ou en cas d'accident, ne sont pas pris en compte dans l'étude d'impact ». Est-ce exact ?</p> <p>Si c'est le cas, cette non prise en compte s'explique-t-elle par l'absence d'effet significatif sur la qualité de la nappe des « champs captant » compte tenu des dispositifs prévus et de leur gestion.</p> <p>C - La commission relève que les eaux de ruissellement des accotements projetés sont destinées à être collectées séparément, puis ensuite à rejoindre des installations de réception et de traitement. Pour infiltrer les eaux de ruissellement spécifiques à ces accotements et réduire ainsi les conséquences de l'imperméabilisation (3,36 ha), est-il envisageable :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ D'une part, d'utiliser des matériaux perméables suffisamment stabilisateurs permettant ainsi de pallier, en partie, à cette artificialisation des accotements ? ▪ D'autre part, d'orienter gravitairement les eaux pluviales ainsi collectées par ces accotements vers la zone de « prairies aéroportuaires » contiguës « façonnées » en forme de noue ? <p>Un profil en travers type (bord de piste – accotement 7,5m – reprofilage sur 20m), illustrant les dispositions envisagées, serait utile à la commission.</p>	<p>A - ADL confirme que le dossier soumis à l'enquête a bien été élaboré en tenant compte des prescriptions et servitudes du PIG et de l'AAC, comme le relève l'Autorité Régionale de Santé (ARS) dans son avis du 13 octobre 2021. Notamment, il est prévu la mise en œuvre de systèmes de traitement des eaux pluviales plus performants que ceux actuellement existants, avant l'infiltration des eaux pluviales dans le bassin versant hydrogéologique de la Deûle.</p> <p>Ce dossier a été soumis à l'avis d'un hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique désigné par l'ARS. Cet hydrogéologue a transmis le 17 décembre 2021 l'avis favorable joint en annexe 6, qui relève l'absence de risque de pollution des champs captants mais indique des prescriptions complémentaires de gestion des volumes collectés. Notamment, il recommande de mieux caractériser la ligne de partage des eaux des sous-bassins versants, afin de rééquilibrer le plus possible l'infiltration des eaux.</p> <p>ADL réitère son engagement à respecter les prescriptions de l'hydrogéologue agréé.</p> <p>B - La réponse à cette question est traitée de manière complète dans le développement en réponse à la question 20 sur l'impact des rejets atmosphériques sur les champs captants.</p> <p>C La question de la Commission d'Enquête rejoint une recommandation de l'hydrogéologue agréé. ADL a engagé avec les services compétents de l'Aviation Civile et son hydrogéologue une démarche visant à étudier la réalisation du revêtement de ces accotements par un traitement aux liants hydrauliques du sol en couche de fondation, couplé à un engazonnement type prairie aéroportuaire, plutôt qu'avec un revêtement lié hydrocarboné de type chaussée aéronautique. Ces accotements seraient associés à un dispositif de drainage pour réduire la collecte directe des eaux de ruissellement par les réseaux, en favorisant une infiltration au plus près.</p>
<p>10 - La protection des champs captant et la ressource en eau (suite)</p> <p>D - Quelle nature seront les mesures de protection contre les risques de pollution liés à ce traitement des eaux pluviales ?</p> <p>E - S'agissant du chemin de ronde de 9km, il est prévu dans l'étude d'impact « une stabilisation de matériaux perméables et des noues infiltrantes longitudinales le long du chemin » et la réutilisation « d'environ 2,4 km de surfaces</p>	<p>D - Les mesures prévues sont décrites au dossier soumis à l'enquête, ADL les a rappelées dans sa réponse</p> <p>E - Comme mentionné dans l'étude d'impact « ADL Piece B_03-Etude impact-Partie 3 » en page 18/643, le chemin de ronde doit être circulaire. Cela dit il se fera bien avec une stabilisation de matériaux perméables. En dehors des zones de taxiway déjà artificialisées la réalisation du chemin de ronde, bien que réalisé en matériaux perméables entraîne</p>

Observations du public	Engagement dans le dossier / Suites
<p>déjà artificialisées (ancien taxiway militaire) ». Dans ces conditions pourquoi est mentionnée une imperméabilisation du fait de ce chemin sur environ 2.2 ha ?</p> <p>Les profils en travers types (section courante et section réutilisant l'ancien taxiway) seraient également utiles à la commission.</p> <p>F - Quel est l'impact des rejets atmosphériques issus des turboréacteurs, en phase de décollage et atterrissage, en matière de pollution potentielle des champs captant survolés au cours de ces phases ?</p> <p>Dans quelle mesure ces rejets peuvent-ils s'infiltrer jusqu'à la nappe phréatique ?</p>	<p>une modification de l'état des sols (initialement de la prairie aéroportuaire). Il est donc fait mention d'une artificialisation de 2,2 ha (et non une imperméabilisation). En synthèse, pour l'ensemble du projet, 13,26 ha seront artificialisés, 9,98 ha seront imperméabilisés.</p> <p>F - ADL rappelle que la plateforme aéroportuaire fait déjà l'objet d'une surveillance de la qualité des eaux souterraines et que cette dernière n'a pas mis en évidence de dégradation de la qualité des eaux associée à l'activité aéroportuaire.</p> <p>ADL répond en détails aux points suivants, déjà décrits dans l'étude d'impact :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La pollution diffuse de l'exploitation de l'aéroport - L'impact des dépôts particuliers sur la qualité des sol puis vers les eaux souterraines - D'autres informations sur l'impact aéroportuaire - La pollution accidentelle <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>10 - La protection des champs captants et la ressource en eau (suite)</p> <p>Quelle est la position du maître d'ouvrage relative à la faisabilité des propositions techniques avancées par le Comité Local de l'EAU du SAGE de la Marque-Deûle préconisées durant la phase de chantier aux fins de protection contre les risques de contamination accidentelle des champs captants ?</p> <p>Précisément : les mesures suivantes en ce qui concerne les sites de stockage situé au sein du PIG :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Imperméabilisation provisoire des sites ▪ Travaux en flux tendu ▪ Utilisation de bacs de rétention pour les eaux de surface ▪ Privilégier l'accès des engins de chantier en extérieur de la zone AAC. ▪ Procéder à une analyse avant valorisation des terres de décapage « in situ ». 	<p>ADL mettra en œuvre les propositions techniques du Comité Local de l'Eau, ainsi que celles de l'hydrogéologue agréé sur la phase de chantier (procédures de gestion des pollutions accidentelles). Notamment, concernant les sites de stockage de matériaux dans le périmètre du PIG, et comme expliqué en réponse à l'Autorité Environnementale, le maintien des aires de dispersion actuellement existantes (« marguerites ») permettra la mise en stock de matériaux et l'accès aux zones de chantier.</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>11 - Le dispositif de géothermie</p> <p>La commission souhaite connaître l'état d'avancement des études relatives à la faisabilité de l'utilisation de la solution de géothermie dans le respect de l'intégrité et de la protection de la ressource en eau de la zone de protection.</p>	<p>Dans son avis du 17 décembre 2021 ci-joint (voir annexe 6), l'hydrogéologue agréé a émis un avis favorable, sous conditions de méthodes de réalisation, pour la mise en œuvre du seul Test de Réponse Thermique, étape préalable indispensable au dimensionnement pertinent du système de géothermie. La mise en œuvre de cette phase d'essai s'effectuera dans les conditions qui seront fixées par l'Autorisation Environnementale. Après étude plus détaillée, la mise en œuvre du champ de sondes en situation finale fera l'objet d'une nouvelle demande spécifique.</p> <p>Traduction à l'article 10 du projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>12 - Climat, pollution de l'air</p> <p>A - La commission demande au Maître d'ouvrage de confirmer ou d'infirmier la compatibilité d'ensemble du</p>	<p>A - La compatibilité de l'ensemble du projet avec les prescriptions du PCAET est confirmée par les analyses détaillées dans le chapitre 15.6.3 de l'étude d'impact en page 279/347 du document ADL_Piece B_03-Etude impact-</p>

Observations du public	Engagement dans le dossier / Suites
<p>projet avec l'objectif de réduction des gaz à effet de serre de l'ordre de 45 % en 2030 et 89 % en 2050 tel que prévu dans le PCAET de la MEL.</p> <p>B - Le porteur du projet a-t-il connaissance d'éléments d'études récentes relatives à la question, fréquemment évoquée par les contributeurs, des risques (pour la santé) engendrés par la présence de « particules fines » à proximité directe des aéroports.</p> <p>C - Les particules ultrafines (< 0.1 µm) ont-elles été recensées dans le rapport sur la qualité de l'air ?</p>	<p>Partie 4.</p> <p>Notons également que la MEL a émis une délibération sur le dossier et n'a pas fait part d'une éventuelle incompatibilité avec son PCAET.</p> <p>B - Les particules appelées PM2.5 sont des particules dont le diamètre est de 2.5 micron (µm). La modélisation prend bien en compte les PM2.5 aussi bien sous forme gazeuse que sous forme de dépôts particuliers. Elles ont été intégrées dans l'étude de la qualité de l'air puis dans l'évaluation des risques sanitaires.</p> <p>C - Actuellement les particules ultrafines (PUF) ne sont pas réglementées et ne font pas l'objet d'une surveillance systématique dans les suivis de la qualité de l'air.</p> <p>Nous pouvons cependant préciser l'état des connaissances sur ce polluant émergent (détails dans le classeur 6, annexe 14 « volet air de l'étude d'impact »).</p> <p>Dans les Hauts-de-France, Atmo HDF surveille depuis 2018 ces particules sur le site de proximité automobile de Lille-Leeds, et réalise par ailleurs des campagnes de mesures spécifiques.</p> <p>Les PUF constituent un polluant important qui fait actuellement l'objet de nombreuses études et pour lequel les cadres réglementaires devraient évoluer dans les prochaines années. Néanmoins, dans le cadre de la présente étude, l'impact de la modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin n'a pas été étudié en détail</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>13 - Les évolutions des capacités aériennes</p> <p>A - De quelles garanties, arguments ou moyens, le porteur du projet dispose-t-il auprès des compagnies aériennes clientes pour assurer l'objectif annoncé de l'augmentation à terme de l'emport moyen en scénario projet ?</p> <p>B - Si ce renouvellement des flottes n'était pas conforme aux prévisions affichées, que compte faire le concessionnaire pour s'engager à faire respecter ces prévisions ?</p>	<p>A - Le projet d'ADL répond à des hypothèses de trafic et non pas à des objectifs de trafic et ces hypothèses comportent elles-mêmes des sous-hypothèses dont l'emport moyen.</p> <p>Par ailleurs, il est important de rappeler que dans le secteur du transport aérien, il n'existe pas de contrat engageant une compagnie aérienne et un aéroport sur l'atteinte d'un niveau de trafic. Les compagnies aériennes disposent d'un certificat de transport aérien (CTA) ; la libre circulation aérienne au niveau de l'Union Européenne octroie une totale liberté aux compagnies aériennes d'opérer des vols avec tous types d'appareils préalablement autorisés par la DGAC au sein de l'Union européenne.</p> <p>Cette libre circulation impose aux aéroports dûment certifiés d'accueillir ces vols sans être en mesure de pouvoir imposer une quelconque obligation à leur égard. Détails décrits dans la réponse fournie, mais non repris dans le présent rapport.</p> <p>B - Parmi les mesures de réduction prises par le concessionnaire, la mesure MR09 (pièce 6A page 127 de l'étude d'impact) consiste en la modulation de la redevance incitative à l'utilisation des avions les plus performants en terme environnemental.</p> <p>La délibération du collège de l'ACNUSA lors de la séance du 12 avril 2021 recommande pour la qualité de l'air :</p> <p>« à l'administration de faire aboutir la classification des aéronefs en fonction des émissions d'oxydes d'azote</p>

Observations du public	Engagement dans le dossier / Suites
	<p>pour permettre aux aéroports d'instaurer une modulation de la redevance incitative à l'utilisation des avions les plus performants en terme environnemental ».</p> <p>« dans l'attente, l'Autorité recommande aux gestionnaires des plus grandes plateformes de mettre directement en place la recommandation ECAC/27-4 qui propose un système simple sur ce sujet ».</p> <p>ADL s'est engagé à mener une étude de modulation de la redevance d'atterrissage en fonction des émissions de polluants. Dès la classification des aéronefs réalisée par l'administration, ADL s'appuiera sur cette dernière pour décliner la redevance incitative.</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>14 - L'emploi</p> <p>A - Un contributeur mentionne que l'aéroport de Beauvais (accueillant plus de 4 millions de passagers annuels) emploierait un effectif comparable à celui de Lille, pour la moitié de passagers accueillis en 2019 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ce constat en termes d'effectif est-il exact ? ▪ Dans l'affirmative, les prévisions annoncées dans le scénario projet en matière d'emploi à terme sont-elles confirmées ? <p>B - La commission souhaite disposer des éléments chiffrés suivants : Emplois créés (directs/indirects/totaux) pour les scénarios REF/PRO aux échéances de 2039,2050.</p>	<p>A - L'aéroport de Lille-Lesquin compte 1 065 ETP directs en 2019 pour 2,2 millions de passagers, soit un ratio de 486 ETP/millions de passagers. Ce ratio est dans la moyenne des aéroports français (475 ETP). L'aéroport de Beauvais ne compte pas d'activité Fret.</p> <p>B - ADL détaille dans sa réponse les contributions directes, indirectes, induites et catalytiques. Éléments consultables dans l'étude d'impact.</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>15 - La conception architecturale et capacité de l'aérogare</p> <p>A - Un contributeur mentionne qu'à la lecture d'un rapport d'une chambre régionale des comptes, il apparaît que les ombrières disposant d'une couverture photovoltaïque (comme celle prévue dans le projet au-dessus des places de stationnement à proximité du futur parvis multi modal) ne serait pas compatible avec l'activité aéronautique (Règlement (UE) N° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014, article 9-d : « utilisation de surfaces hautement réfléchissantes susceptibles de provoquer des éblouissements »).</p> <p>Pouvez-vous infirmer ou confirmer cette assertion ?</p> <p>B - Au rez-de-chaussée de l'aérogare (en façade côté sous l'auvent d'arrivée du public), le plan fait apparaître dans 2 locaux mitoyens deux équipements sensibles : la chaufferie gaz (1,234 MW) et le groupe électrogène (1,185 MW). Cette situation très particulière de locaux sensibles induit-elle des mesures de sûreté ou de sécurité (prescriptions constructives sur murs, planchers, baies, portes, circuits énergie ; détection-alarmes ; contrôle d'accès, dispositif de surveillance, ...) ?</p> <p>C - Comment a été évaluée la capacité de l'aérogare actuelle (2,6 M PAX) ? et celle de l'aérogare du projet ?</p> <p>D - Comment ont été évalués les besoins en stationnement par rapport aux capacités actuelles ?</p>	<p>A - La compatibilité d'installations de surfaces réfléchissantes (serres, ombrières photovoltaïques) à proximité des aéroports s'apprécie au cas par cas. L'implantation des surfaces réfléchissantes doit faire l'objet d'une étude spécifique soumise à l'avis des services de l'Aviation Civile. Les conditions de ces demandes sont définies dans une Note d'Information Technique dédiée de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile, dont la révision actuellement en vigueur est la version 4 du 27/07/2011 en annexe 7.</p> <p>L'implantation des ombrières projetées et les panneaux utilisés respecteront les critères spécifiés par l'Aviation Civile.</p> <p>Un rapport de retour d'expériences d'août 2013 apporte des éléments complémentaires, et est fourni en annexe 8.</p> <p>B - La position et l'accès à ces locaux ont été analysés d'une part dans la notice de sécurité incendie, d'autre part dans l'étude de sûreté et sécurité publique. Les mesures de prévention pertinentes ont été soumises aux sous-commissions de sécurité départementales, qui ont rendu un avis favorable lors de la réunion conjointe du 1^{er} octobre 2021.</p> <p>C - La question de la saturation du terminal est exposée dans le chapitre 3.3.1.2. en page 254/369 de la pièce B_03. Les critères de saturation correspondent à l'occupation maximum des surfaces dévolues à chaque fonctionnalité que doit assurer le gestionnaire du terminal.</p>

Observations du public	Engagement dans le dossier / Suites
	<p>D - L'annexe 04_Phase des stationnements du mémoire en réponse à l'avis de L'Autorité Environnementale de la pièce B_05-Avis de AE sur étude impact et mémoire décrit précisément dans le deuxième paragraphe en page 5 comment est évalué le besoin en stationnement des parkings.</p> <p>La gestion des pics de fréquentation s'accompagne par la promotion et le développement de l'offre de transports en commun pour inciter les passagers à privilégier les transports en commun au détriment des véhicules individuels. La construction de la gare routière va dans ce sens.</p> <p>Le taux des passagers accédant à l'aéroport en transport en commun en 2019 était inférieur à 6 % et l'engagement est de porter ce taux à 17 % en fin de concession.</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>16 - L'évolution du trafic aérien</p> <p>A - L'essor récent du télétravail et des outils de visio-conférence consécutif à la pandémie (et sa pérennité en partie supposée) a-t-il été intégré dans les travaux relatifs aux hypothèses de croissance du trafic passager et en particulier dans les hypothèses basses du scénario projet ?</p> <p>B - L'augmentation significative du coût des carburants (probablement appelée à durer à court terme) aura-t-elle un impact sur le coût des vols et par conséquent sur l'attractivité des déplacements aériens et des prévisions de trafic ?</p> <p>C - Le nombre annuel de vols étant particulièrement sensible, notamment par ses conséquences en termes de nuisances, quels engagements le concessionnaire est-il disposé à prendre si l'emport moyen n'évoluait pas selon les prévisions affichées dans le dossier soumis à l'enquête publique ?</p>	<p>A - ADL s'est appuyé sur le bureau Arthur D. Little pour estimer les projections de trafic. Les projections sont expliquées dans le chapitre 3.3.2. en page 265/369 du document ADL_Piece B_03-Etude impact-Partie 1.</p> <p>Ces dernières ont été revues suite à la crise COVID.</p> <p>Voir extrait de l'étude d'impact page 32</p> <p>B - Nous confirmons que l'augmentation du coût des carburants est également prise en compte dans les projections de trafic. Il est ainsi possible de se référer à la page 114 de l'étude d'impact précisant les hypothèses de l'étude d'ADL.</p> <p>C - Comme indiqué dans la réponse à la question « 13 – Les évolutions des capacités aériennes », le modèle économique choisi par ADL (choix des destinations ouvertes, réduction des vols affaires...) ainsi que celle des compagnies va tendre à augmenter l'emport moyen.</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>17 - L'information et les échanges</p> <p>La commission souhaite connaître l'échéance à laquelle ADL fournira à l'ACNUSA les éléments lui permettant de mettre à disposition du public sur son site internet :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La visualisation des trajectoires et mesure du bruit, 2. Les statistiques de survol, 3. L'homologation des stations de bruit, 4. Les stations de mesure de la qualité de l'air. 	<p>Remarques prises en compte par ADL</p> <p>Traduction dans le projet d'arrêté préfectoral article 11</p>
<p>18 - Une communauté aéroportuaire</p> <p>Le concessionnaire serait-il favorable à la création d'une « communauté aéroportuaire » au sens du code des transports (articles L6363-1 suivants)? Dans ce cadre, envisagerait-il une contribution volontaire, au-delà des obligations réglementaires d'un futur plan de gêne sonore ?</p>	<p>Ce mécanisme prévu par une loi de 2004 ne semble n'avoir jamais été réellement mis en œuvre car le renforcement de l'implication des collectivités dans la gouvernance et le dialogue avec les différentes parties prenantes sur un aéroport a pu s'opérer dès 2005 avec la décentralisation des aéroports régionaux et la transformation en société anonyme des grands aéroports d'État. Par ailleurs les CCE représentent un espace d'échange entre parties prenantes</p>

Observations du public	Engagement dans le dossier / Suites
	<p>où l'exploitant d'aéroport fait part régulièrement de ses informations et propositions.</p> <p>Si une telle communauté aéroportuaire était décidée, ADL prendra toute sa part conformément aux dispositions réglementaires prévues à cet effet, et rappelle ses engagements en matière environnementale.</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>19 - Questionnements consécutifs aux diverses propositions émanant des contributeurs</p> <p>A - L'entretien et la remise en état des pistes cyclables « traversantes » et périphériques autour de la plate-forme aéroportuaire ou la création d'une « plate-forme légère » d'observation (pour les passionnés d'aviation) en lisière directe de la clôture sud aéroportuaire, entrent-elles dans le domaine de compétence ou de faisabilité de réalisation par le porteur du projet ?</p> <p>B - Quelles sont les réponses apportées par ADL aux demandes relatives à la faisabilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ D'aménagement et/ou de re naturalisation (création de mares, roselières, prairie à fleurs, bosquets) sur les espaces non constructibles : « les délaissés fonciers » de la plateforme dans le cadre du « Compenser » des mesures ERC ? <p>Et notamment dans l'optique de l'augmentation globale des surfaces imperméabilisées constatées suite à la mise en œuvre du projet (mise en perspective avec la loi sur la reconquête de la biodiversité et la nature du 8 août 2016, préconisant l'objectif « 0 » artificialisation nette).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De mesures de protection de la flore et de la faune prévues en phase chantier ? <p>C - L'aéroport de Lille est-il en capacité d'accueillir des « hub » afin de développer des destinations internationales moyen et long courrier ?</p> <p>D - Les affirmations du collectif NADA Lille selon lesquelles « En 2019, :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un tiers du trafic aérien de l'aéroport de Lille-Lesquin correspondait à la ligne Lille-Lyon, • Deux tiers du trafic total était remplaçable par le TGV en France », <p>Sont-elles exactes ?</p>	<p>A - L'entretien des pistes cyclables en dehors du domaine public aéroportuaire ne relève pas d'ADL mais des communes ou intercommunalités correspondantes.</p> <p>Un espace accessible, en bordure de plateforme près du seuil 26 mais hors domaine concédé, est existant.</p> <p>B - L'évaluation environnementale ayant montré l'absence d'impact résiduel sur les espèces, le projet ne nécessite pas de mesures compensatoires. Cependant des mesures d'accompagnement en faveur de la biodiversité sont proposées.</p> <p>Le développement de la faune côté piste n'est pas souhaitable car cela peut augmenter le péril animalier et ainsi le nombre de collisions entre oiseaux et avions. L'augmentation de la biodiversité côté ville est cependant envisageable.</p> <p>À ce titre le projet comprend plusieurs mesures (MA1127 et MA28 + MA29 et MA30) de recréation d'habitats naturels qui vont dans ce sens (4 ha sont donc aménagés pour la faune et la flore). Liste des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement au chapitre 05 « Effets du projet en phase chantier et mesures ERC » ainsi que le chapitre 11 « Coût des mesures » et reprise en annexe x du projet d'arrêté préfectoral.</p> <p>C - La stratégie d'ADL n'est pas actuellement de développer une stratégie de hub international / intercontinental (apanage de quelques très grandes plateformes européennes comme Paris, Londres, Francfort et Amsterdam).</p> <p>En revanche, dans une optique d'optimisation de connectivité à l'échelon international (Asie et Afrique), Aéroport de Lille est en discussion régulière depuis plusieurs années avec Turkish Airlines en vue de l'établissement d'une liaison opportunément programmée et qui permettrait aux clients/passagers de disposer d'une connexion idéale d'Istanbul vers un réseau de destinations internationales répondant aux demandes des clients de notre zone de chalandise.</p> <p>D - ADL décrit en chiffres et pourcentages son trafic aérien, ce qui s'oppose aux chiffres annoncés par le collectif. Et complète par ce constat : Certaines lignes aériennes pourraient être « remplacées » par des lignes TGV ou TGV + train mais avec des durées de trajet incomparables et des conditions tarifaires probablement moins compétitives, difficilement compatibles avec les trajets d'affaire et les voyages de courte durée, comme le montre la carte ci-après (durées de trajet comparatives 2020).</p> <p>Traduction aux titres III et IV du projet d'arrêté préfectoral et dans son annexe xx</p>

Observations du public	Engagement dans le dossier / Suites
<p>20 - Les recommandations de l'ACNUSA</p> <p>A - Lors de la réunion de la CCE du 14 décembre 2021 à Lille, le Président de L'ACNUSA a formulé les recommandations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Accompagner les logistiques des compagnies aériennes aux fins d'alléger les programmes de vol de fret nocturne ▪ Éviter les vols à tarifs incitatifs dans les créneaux horaires perturbants ▪ Restrictions progressives des avions bruyants à des seuils sonores à des échéances 2/5/10 ans ▪ Modulation des redevances par rapport aux tranches horaires ▪ Mise en place d'un observatoire des mouvements de nuit ▪ Instauration des volumes de protection environnementale associés aux procédures de navigation aérienne <p>La commission souhaite connaître la position et les actions qu'ADL a mis en œuvre ou entend mettre en œuvre pour donner suite à ces recommandations.</p> <p>B - Une décision de la DGAC est-elle nécessaire pour autoriser les travaux de modernisation ? dans l'affirmative, selon quelles modalités ?</p>	<p>A - ADL est entré dans le champ de compétences de l'ACNUSA en 2020 après avoir dépassé les 20 000 mouvements d'avions de plus de 20 t et depuis ce jour, s'efforce de se conformer aux recommandations proposées de l'ACNUSA. Toutes les recommandations énoncées ci-dessus sont accueillies favorablement par ADL et seront prises en compte dans le cadre du projet de modernisation de l'aéroport.</p> <p>Aéroport de Lille SAS :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Est favorable à ce que soient mises en œuvre des restrictions progressives de nuit pour les avions les plus bruyants, si ce sujet devait être porté à l'occasion d'une prochaine CCE. • Est prêt à renforcer si besoin la modulation tarifaire pour les vols de nuit (avec une augmentation de 60 % de la redevance effective depuis 2021) en fonction des résultats obtenus (cf. réponse à l'observation n°9). • A mis en place un observatoire des mouvements de nuit au travers d'un reporting vers la CCE. • Est favorable à la création de Volumes de Protection Environnementale, si ce sujet venait à être porté à l'occasion d'une prochaine CCE. <p>B - Dans le cadre du projet de modernisation, les travaux d'accotements de la piste 08/26, et de la construction du taxiway de la piste 01/19 nécessitent l'approbation préalable des services de la DSAC - Nord⁹ avant de pouvoir être mis en œuvre.</p>
<p>20 - Les recommandations de l'ACNUSA (suite)</p> <p>C - Quelles sont les zones de délestage de carburant en cas de dysfonctionnement grave au décollage de l'aéroport de Lille ? A quelle altitude s'effectue le largage ?</p>	<p>C - Les vidanges d'avions en vol sont pratiquées uniquement en cas d'urgence et selon des manœuvres très précises. Elles concernent les cas très rares (raisons médicales, grave avarie sur l'appareil...) selon lesquels un avion en difficulté serait amené à se reposer juste après son décollage.</p> <p>Cela ne concerne donc que les appareils pour lesquels la masse au décollage est nettement plus importante que la masse maximale autorisée à l'atterrissage : potentiellement, seuls les gros-porteurs¹⁰ affectés à des vols long-courriers sont susceptibles de délester.</p> <p>La décision de largage de carburant appartient au commandant de bord et ne peut se faire que dans certaines conditions.</p> <p>Il n'y a pas de secteur déclaré pour le largage de carburant autour de l'Aéroport de Lille. Toutefois, selon les recommandations de l'OACI¹¹, la vidange de carburant en vol doit être effectuée « dans des zones faiblement urbanisées » et à une hauteur « qui ne doit pas être inférieure à 1 800 m (soit environ 5 900 pieds) ». Elle ne peut s'effectuer que sous certaines conditions météorologiques,</p>

9 DSAC (direction de la sécurité de l'aviation civile): Cette direction (service à compétence nationale rattaché au Directeur général de l'aviation civile-DGAC) couvre le territoire des départements du Pas-de-Calais, du Nord, de l'Oise, de l'Aisne, de la Somme, du Val d'Oise, de Seine-Saint-Denis, de Seine-et-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne et de Paris. Elle est chargée de veiller aux respects des normes internationales applicables au domaine de l'aviation civile, des réglementations communautaires et des dispositions législatives et réglementaires nationales, en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement.

10 Avions dit « Gros-porteurs » : Des avions pouvant transporter jusqu'à 100 tonnes ou 700 passagers.

11 OACI (organisation de l'aviation civile internationale) : L'OACI a été créée par la convention relative à l'aviation civile internationale, connue sous le nom de *Convention de Chicago* (adoptée le 07 décembre 1944). Cette institution est spécialisée et autonome des Nations Unies, dont le rôle est d'établir le cadre réglementaire mondial de la sécurité de l'aviation civile internationale.

Observations du public	Engagement dans le dossier / Suites
	<p>en particulier hors des nuages d'orage et en dehors de zones de turbulences.</p> <p>À noter que tous les gros-porteurs ne sont pas équipés du dispositif de vaporisation, une partie seulement des avions est concernée par le délestage. Ainsi, la grande majorité des appareils qui fréquentent l'Aéroport de Lille de façon régulière ne sont pas équipés du système de vidange de carburant.</p> <p>Selon le contrôle aérien, un seul évènement aurait été recensé à l'aéroport de Lille sur une vingtaine d'années, concernant un avion qui n'est plus en service actuellement.</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>21 - La stratégie nationale bas carbone (SNBC)</p> <p>La SNBC 2020 adopté par décret no 2020-457 du 21 avril 2020, prévoit de « <i>Maîtriser la croissance de la demande pour le transport de voyageurs (+26 % entre 2015 et 2050 tous modes de transports confondus) et de marchandises (+40 % entre 2015 et 2050) notamment en favorisant le télétravail, le covoiturage, les circuits courts et l'économie circulaire.</i> » (SNBC Synthèse page 18, SNBC intégrale). Les perspectives de croissance du nombre de PAX dans le scénario projet pour la période 2019 – 2039 (passage de 2,189 M à 3,901 M PAX, soit +78 % en 20 ans) sont largement supérieures à l'objectif de la SNBC malgré une période plus réduite.</p> <p>Comment le concessionnaire justifie-t-il ce décalage avec l'objectif national pour le transport de voyageurs ? Quelles conséquences en tire-t-il ?</p>	<p>Le scénario Avec Mesures Existantes (AME) 2021, vient actualiser le scénario Avec Mesures Existantes (AME) 2018 et le scénario Avec Mesures Supplémentaires (AMS) 2018. Le scénario AME 2021 prend en compte les politiques et mesures adoptées jusqu'en décembre 2019. Par rapport aux précédentes projections (AME et AMS 2018), ce nouveau scénario est différent principalement car il intègre les prévisions de croissance du PIB et le prix des énergies en cohérence avec les impacts de la crise sanitaire du COVID19.</p> <p>Dans le cadre du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (Pièce B, partie 5, annexe 7 du mémoire en réponse) une comparaison des taux de croissance moyen annuel des trafics prévisionnels pour l'aéroport de Lille et des projections de trafic fournies par la synthèse du scénario AME 2021 de la SNBC a été réalisée.</p> <p>Pour les données relatives à l'aéroport de Lille (précisées dans un tableau détaillé fourni en réponse aux observations du public), l'analyse est faite jusqu'en 2050, conformément à l'horizon étudié dans les scénarios de la SNBC.</p> <p>Dans le cadre de l'évaluation environnementale pour une approche conservatoire il a été fait le choix tout au long de l'étude de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prendre en compte l'hypothèse haute du nombre de PAX et des mouvements pour évaluer les impacts environnementaux notamment le trafic routier, les niveaux de bruit, les émissions gazeuses et GES. • Prendre en compte l'hypothèse basse du nombre de PAX et des mouvements pour évaluer les impacts économiques. <p>Soit l'hypothèse la plus défavorable pour chaque thématique.</p> <p>L'analyse montre que le taux de croissance moyen annuel du scénario de projet fourchette basse est de 1,7 % en moyenne annuelle, c'est-à-dire conforme aux projections de l'AME2021.</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>22 - Les incidences de décisions impactant les différents scénarios</p> <p>* Quelles seraient les conséquences pour le concessionnaire d'une décision en faveur du scénario de référence avec un plafonnement à 2,6 M PAX ?</p> <p>* Même question avec un plafonnement à 2,6 M PAX et un couvre-feu nocturne (22h-6h).</p> <p>* Quelles seraient les conséquences pour le concessionnaire d'une décision en faveur du scénario projet avec un</p>	<p>ADL tient à préciser qu'en cas de plafonnement à 2,6 M PAX, et quels que soient les conditions (couvre-feu ou pas), il ne sera pas en mesure d'exécuter le projet, ni les seules opérations de mise aux normes ni celles liées à la modernisation. En effet, trois types de difficultés majeures entraveraient alors la bonne réalisation du projet :</p> <p><u>D'un point de vue financier</u> : L'équilibre du modèle financier qui sous-tend et justifie l'investissement contractuel est directement lié à l'évolution du trafic.</p> <p><u>D'un point de vue commercial</u> : Aucune compagnie aérienne</p>

Observations du public	Engagement dans le dossier / Suites
<p>plafonnement à 2,6 M PAX ?</p> <p>* Même question avec un plafonnement à 2,6 M PAX et un couvre-feu nocturne (22h-6h).</p>	<p>n'accepterait de développer des nouvelles lignes dans un environnement contraint avec des aéroports concurrents proches disposant d'une capacité non plafonnée et des tarifs réduits. En outre, un couvre-feu nocturne 22h-6h, qui ne correspondrait pas aux réalités de l'exploitation, pourrait conduire les compagnies aériennes à privilégier d'autres aéroports voisins.</p> <p><u>D'un point de vue constructif</u>: Le projet contient deux phases importantes, création d'un hall d'arrivée et d'une jetée dans un premier temps et rénovation de l'existant dans un deuxième temps (deux ans plus tard). Le nouvel espace créé permet d'accueillir les passagers lors de la rénovation du terminal existant. La seule modernisation de l'existant sans création de nouvel espace entraînerait la fermeture complète de l'aéroport pour minimum un an. En effet, le niveau de saturation actuel ne permet plus de dégager des espaces suffisants pour permettre les travaux en détournant les flux de passagers.</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>23 - Les incidences du Plan Exposition aux Risques vis-à-vis de l'AAC2</p> <p>L'hypothèse du comblement des cavités dites "catiches" est-elle en conformité avec les règles régissant l'Aire Alimentation C2 de la zone ? (Problématique d'une éventuelle incompatibilité, évoquée par certains contributeurs, entre le règlement du PER (mouvement de terrain) et les règles spécifiques de l'AAC2 (entrave à la circulation de la nappe) ?</p>	<p>ADL explique que les éléments de réponse à cette question ont été développés au point 6 relatif au taxiway de la piste secondaire.-</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>
<p>24 - Plan d'exposition au bruit (PEB)</p> <p>A - Le PEB de l'aérodrome a été approuvé en 2009 avec des perspectives de trafic aérien à l'horizon 2050. Il limite préventivement les droits à construire dans les zones exposées au bruit de l'aéroport. L'article R112-9 du code de l'urbanisme dispose que « Sans préjudice du pouvoir du préfet de décider la mise en révision du plan d'exposition au bruit ... la commission consultative de l'environnement ... examine tous les cinq ans au moins la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan au regard de l'activité aérienne constatée. Elle peut proposer au préfet sa mise en révision. ». Quand a eu lieu le dernier examen par la CCE de la pertinence de ces prévisions ?</p> <p>B - Par ailleurs, les cartes acoustiques (annexe 13b de l'étude d'impact - plans n°18bis, 32, 39 et 46) superposent les mêmes seuils sonores du PEB et les prévisions en Lden 2019, 2039 et 2050. A quelle échéance, selon le concessionnaire, un réexamen ces prévisions lui paraît-il souhaitable ainsi qu'une proposition de mise en révision du PEB en vigueur ?</p>	<p>A - À la connaissance de l'ADL, il n'y a pas eu de révision des hypothèses du PEB depuis sa mise en œuvre en 2009. Cette révision relève des prérogatives des services de l'État.</p> <p>B - Il n'est pas nécessaire de mettre à jour les cartes acoustiques de l'étude d'impact, sauf en cas de nouvelle évaluation environnementale à réaliser.</p> <p>La proposition de mise en révision du PEB doit quant à elle être faite dans le cadre de la CCE, en recueillant les avis de l'ensemble de ses membres.</p> <p>Pas de traduction dans le projet d'arrêté préfectoral</p>

La commission d'enquête a émis un avis favorable au projet assorti d'une réserve et de cinq recommandations (rapport et conclusions motivées du 05 avril 2022) :

Réserve-----La société ADL devra prendre l'initiative d'organiser, de concert avec le SMALIM, une réunion de concertation en vue de proposer à l'État, 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.

Recommandation 1-----Poursuivre 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.

Recommandation 2-----Consulter la CCE, sur les demandes d'autorisation environnementales et de permis de construire (article L571-13 du code de l'environnement).

Recommandation 3-----La commission invite le porteur de projet à développer, en lien avec le SMALIM et notamment le club aérien Lille Métropole, la détermination des règles et des bonnes pratiques formalisables dans un « *code de bonne conduite* ».

Recommandation 4-----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 (PEB).

Recommandation 5-----Examiner avec la région des Hauts de France et le SMALIM la possibilité de créer une communauté aéroportuaire (articles L6363-1 et suivants du code des transports).

Le dossier et les rapport et conclusions motivées de la commission d'enquête sur le dossier IOTA sont consultables sur le site internet des services de l'État (/Politiques-publiques/Environnement/Eau/Police-de-l-eau/Enquetes-publiques).

Les conseils municipaux et communautaires sollicités ont rendu leurs délibérations, au titre de l'article L122-1 V du code de l'environnement.

4 – Proposition du rapporteur

Les prescriptions spécifiques aux travaux font l'objet de l'article 3 du projet d'arrêté préfectoral.

Compte tenu de ces considérations, je propose aux membres du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques du Nord d'émettre un avis favorable au titre du code de l'environnement sur ce dossier, par l'arrêté préfectoral ci-joint assorti des réserves et recommandations citées ci-dessus.

Fait à Lille, le **03 JUIN 2022**
Le responsable de l'unité Police de l'Eau,

Lionel STANISLAVE

Fait à Lille, le **03 JUIN 2022**
Pour le directeur départemental
La responsable
du service Eau, Nature et Territoires,

Hélène SOLVES

P.J. : Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse associé
Projet d'arrêté préfectoral