

## FICHE DE SYNTHÈSE SUR LE PROJET DE L'AÉROPORT DE LILLE

Le projet de modernisation de la plateforme aéroportuaire de Lille-Lesquin s'inscrit dans le cadre d'un contrat de concession passé entre le SMALIM, constitué de la Région et de la MEL, avec la société Aéroport de Lille SAS constituée par le groupement Eiffage concession et Aéroport de Marseille Provence, pour une durée de 20 ans, sur la période 2020-2039.

L'enquête publique actuellement en cours depuis le 10 janvier et jusqu'au 14 février 2022 a été précédée :

1. D'une concertation préalable lancée par le concessionnaire et placée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) du 12 octobre 2020 au 4 décembre 2020,
2. D'un rapport du garant de la CNDP
3. D'engagements pris par le concessionnaire à l'issue de la concertation volontaire, notamment
  - Rendre le projet flexible et modulaire pour l'adapter à la reprise effective du trafic aérien et l'évolution de la réglementation sur le trafic aérien ;
  - Préciser le projet de l'aérogare à partir des propositions émises en concertation ;
  - Prendre en compte les circulations douces : améliorer des pistes cyclables sur le site aéroportuaire et créer un parking sécurisé pour les vélos/ garage à vélos ;
  - Étudier avec l'opérateur des lignes Arc en Ciel Pévèle (bus interurbains régionaux desservant le sud de l'aéroport) la faisabilité d'arrêts à l'aéroport ;
  - Poursuivre les actions prévues consistant à améliorer la desserte en transport en commun et éviter la saturation des axes routiers ;
  - Organiser une rencontre avec les riverains pour recueillir leur ressenti et leurs difficultés en matière de nuisances sonores ;
  - Mettre en place des mesures pour réduire les nuisances sonores. Aéroport de Lille SAS a instauré au 1er janvier 2021 une modulation acoustique de la redevance atterrissage pour inciter les compagnies à renouveler leurs flottes et a sollicité en 2021 ;
  - Adapter et améliorer le système de mesure, et réaliser des campagnes ponctuelles de mesure ;
  - Questionner la préfecture sur l'opportunité d'une révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) ;
  - Participer aux études d'optimisations des trajectoires ;
  - Ne pas augmenter le nombre de vols de nuit d'ici 2039 et mettre en place une politique tarifaire incitative au 1er Janvier 2021 avec un tarif 60% plus élevé pour les avions atterrissant entre 22 h et 6 h ;
  - Limiter les impacts sur les espèces et les milieux ;
  - Développer le recours à l'énergie photovoltaïque ;
  - Privilégier des bâtiments écologiques ;

- Veiller à la compatibilité du projet avec les documents de planification de réduction des gaz à effet de serre.

4. De l'adoption par le comité syndical du SMALIM d'un avant-projet sommaire modifié le 16 mars 2021
5. Du dépôt des demandes de permis de construire aux communes concernées et du dépôt d'une demande d'autorisation environnementale auprès du préfet
6. De l'adoption par l'autorité environnementale d'un avis délibéré le 3 novembre 2021 auquel le concessionnaire a répondu en décembre 2021.

Concernant la problématique des nuisances sonores :

- sous l'autorité du Préfet, des réunions de la Commission consultative de l'environnement (CCE) ont été relancées afin de discuter de la question de la gêne sonore, avec les représentants des communes voisines et des associations de riverain. La question des vols de nuit et des trajectoires d'avions apparaissant être les sujets les plus saillants, hors champs de compétence du SMALIM et de l'exploitant,
- l'autorité environnementale a retenu in-extenso l'avis de l'ARS recommandant un couvre-feu se fondant sur des documents non contraignants de l'Organisation mondiale de la santé,
- l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), lors de la présentation de son rapport 2021 le 14 décembre 2021 par son président en CCE, ne s'est pas prononcé en faveur d'un couvre-feu et liste en revanche d'autres pistes de réflexion, telles le plafonnement des vols de nuit, l'amélioration des procédures opérationnelles de navigation ou encore les caractéristiques acoustiques des avions.

Les assemblées délibérantes des communes listées à l'arrêté préfectoral ouvrant l'enquête publique, et leurs groupements (MEL, SIVOM Grand Sud de Lille, SMALIM), sont invitées à formuler un avis au plus tard dans les 10 jours suivant la clôture de l'enquête.

Dans ce contexte plusieurs communes ont déjà délibéré en s'opposant au projet, généralement uniquement sur son volet agrandissement, tout en soutenant le volet mise aux normes sécurité / sureté, ce qui constitue une incohérence de raisonnement et, surtout, remettrait en cause l'économie même du contrat de concession.

## **QUELLE EST LA MOTIVATION DU PROJET ?**

Sur l'aéroport doivent être réalisés plus de 13 millions d'euros d'investissement (nouveau « scanner à bagage, construction d'accotements sur la piste principale pour limiter les dégâts sur avion en cas de sortie de piste, destruction de la rampe d'accès qui contrevient aux règles de sûreté aéroportuaire depuis les attentats de Bruxelles, etc.). Les travaux obligatoires de sureté et de sécurité aéroportuaire sont la première motivation du projet.

La seconde motivation du projet concerne la modernisation. En service depuis 25 ans, l'aérogare est totalement saturée (1,5mio de passagers en capacité nominale) et doit être profondément modernisée pour proposer aux passagers les services qu'ils attendent (gare routière pour les

transports collectifs, processus de filtrage de sécurité plus rapides, services marchands dans l'aérogare, etc.). La modernisation prend en compte également les hypothèses de croissance du trafic de l'aéroport sur une durée de 20 ans (durée de la concession) au regard de la croissance ayant été la sienne ces 10 dernières années, étant précisé par ailleurs qu'en période de saison haute (été), la capacité d'accueil et de traitement de l'aéroport est saturée (constatée depuis 2015).

### **DE QUELLES EVOLUTIONS DU TRAFIC S'AGIT-IL ?**

Entre 2005 et 2015, le nombre de passagers accueillis sur l'aéroport a doublé (passant de 860.000 à 1,5M de passagers). Entre 2015 et 2019, cette croissance a été de 50% (2,1M de passagers fin 2019). Ces chiffres de croissance représentent une moyenne de 2 à 3% de croissance naturelle du nombre de passagers par an (par naturelle il faut comprendre que ni l'aéroport ni le SMALIM ne versent d'incitation financière aux compagnies contrairement à d'autres aéroports). Ainsi, considérant que la durée de la concession est de 20 ans, en intégrant le facteur de croissance naturelle de 2/3% par an, il est possible que l'aéroport doive accueillir à la fin de la concession autour de 3,5M de passagers. Il faut donc que les travaux de modernisation soient déclinés en ce sens. Ce nombre de passagers ni n'est un objectif contractualisé ni une décision politique. Il s'agit d'une analyse prospective contrairement à ce qui est souvent présenté à savoir que le projet viserait à doubler par 2 le trafic.

### **QUELLES EVOLUTIONS DU NOMBRE D'AVIONS ?**

Le passage de 2,1M de passagers en 2019 à hypothétiquement 3,5M en 2039 est anticipé avec +17% de mouvements commerciaux. **Par jour, ceci signifie 5 rotations (atterrissage + décollage) supplémentaires en moyenne.** Dans les années qui viennent, l'amélioration du taux de remplissage des avions conjugué la mise en service d'avions plus capacitaires va se poursuivre car la concurrence forte dans ce secteur, couplée à une forte dégradation de la situation financière des compagnies aériennes, obligent les opérateurs aériens à optimiser leur emport, et à renouveler pour cela leur flotte. Cette logique économique est désormais irréversible et s'est confirmée les dix dernières années par l'arrivée des « low cost » et le désengagement des compagnies traditionnelles telle que Hop! .

### **SANS LE PROJET DE MODERNISATION, LE TRAFIC VA-T-IL CONTINUER A CROITRE ?**

Penser que la NON modernisation de l'aéroport limitera la croissance du nombre de passagers accueillis n'est pas réaliste. Si l'aéroport est saturé surtout l'été, il reste de larges possibilités d'accueil des passagers en dehors de ces périodes d'activité haute. De plus, les compagnies développent actuellement de nombreuses et nouvelles destinations en arrivée et au départ de Lille. Donc, considérer que la non modernisation de l'aéroport limitera l'évolution du trafic n'est pas fondé pour les 4 à 5 années qui suivront la sortie de la crise sanitaire. De plus, « accepter » les investissements liés à la sécurité et la sûreté et en refusant ceux liés à la modernisation n'a pas de sens : le contrat signé avec le délégataire est un « tout », le délégataire acceptant d'assumer les besoins de financement sur fonds propres.

### **L'AEROPORT POLUE T-IL ? ET LE PROJET INDIURA-T-IL UN ACCROISSEMENT DE LA POLLUTION ?**

Bien sûr, comme toute activité humaine. Toutefois, l'aéroport seul représente moins de 0,3% des Gaz à effets de serre (GES) de la Métropole européenne de Lille (MEL).

Par ailleurs, l'aéroport a contractualisé avec le SMALIM des engagements visant l'atteinte en 2027 de la neutralité carbone des émissions entrant directement dans son champ de compétences.

Enfin, la relocalisation des vols à Lille vise à répondre aux besoins de mobilité des habitants de la zone de chalandise. Cette relocation doit permettre à des usagers du Nord des Hauts-de-France de ne pas avoir nécessairement à se rendre à Paris, Charleroi ou Bruxelles, principalement en voiture, pour répondre à leur besoin de mobilité. La proximité d'une infrastructure aéroportuaire répondant aux besoins locaux peut permettre une réduction de l'impact GES généré par les déplacements individuels nécessaires à l'acheminement de ces passagers vers d'autres aéroports.

## **L'EXPOSITION DES RIVERAINS AU BRUIT**

Projet de modernisation ou pas, l'aéroport continuera à opérer. La question des nuisances sonores, auxquels les populations riveraine sont actuellement déjà exposées, doit donc être gérée dès maintenant et sans considérer qu'il serait lié au projet de modernisation. Si, dans les précédentes concessions de service public, seule la mise en place de stations de mesure a été décidée, la nouvelle concession, avec le SMALIM et le SIVOM, prend à bras le corps ce sujet : modulation des redevances sur les avions les plus polluants et bruyants, engagements stricts de ne pas dépasser le nombre de vols de nuit opérés en 2019, gratuité du stationnement des avions la nuit.

Demain, d'autres propositions pourront encore être étudiées en complément des engagements déjà pris par l'exploitant en vue de l'ajustement, autant que possible, des horaires des vols avec les compagnies, voire des mesures financières et/ou coercitives sur les compagnies opérant des avions atterrissant tardivement.

L'orientation visant l'instauration d'un couvre-feu n'est pas soutenue par l'aéroport pour des raisons opérationnelles, considérant en outre qu'une telle mesure ne réglerait pas le sujet du bruit qui doit être prioritairement réduit par des mesures relatives aux trajectoires de vols. De leur côté, les compagnies opèrent avec des avions aux motorisations de plus en plus modernes qui, prioritairement conçus pour permettre la réalisation d'économies de carburant, présentent l'avantage d'émettre par ailleurs moins de CO2 et qui sont enfin beaucoup moins bruyantes.

## **LES TRAJECTOIRES**

La question des nuisances sonores qui pourrait être limitée par une adaptation des trajectoires de vols n'est pas de la compétence de l'aéroport ou du SMALIM mais de celle de l'Etat (CCE/Préfet). L'aéroport a soutenu de manière active les demandes des riverains et du SIVOM pour un réexamen des trajectoires. L'aéroport n'est pas opposé à ce que soient mises en place des pénalités pour les avions hors trajectoires mais une telle mesure devrait alors être imposée réglementairement, et mise en œuvre par le Préfet au travers les services de la DGAC.

En conclusion, relier sécurisation/modernisation de l'aéroport avec le développement des nuisances constitue une erreur de raisonnement.