PRÉFET
DU NORD
*Liberté*
*Égalité*
*Fraternité*

**Direction départementale des territoires et de la mer du Nord**

**Arrêté préfectoral d'autorisation environnementale**
**(au titre des articles L. 181-1 et L. 214-3 I du code de l'environnement)**
**relatif au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin**
**sur le territoire des communes de Avelin, Fretin, Lesquin, Templemars et Vendeville (Nord)**

**Aéroport de Lille SAS**

---

Le préfet de la région Hauts-de-France,
préfet du Nord

Vu le code de l'environnement, et notamment les articles L. 123-1 et R. 123-1 et suivants, L. 181-1 et suivants et R. 181-1 et suivants, L. 211-1, L. 214-3 et R. 214-1 et suivants et l'article L. 571-13 ;

Vu le code des transports et notamment les articles L. 6363-1 et suivants ;

Vu le décret du 30 juin 2021 portant nomination de monsieur Georges-François LECLERC, préfet de la région Hauts-de-France, préfet de la zone de défense et de sécurité Nord, préfet du Nord ;

Vu l'arrêté ministériel du 11 septembre 2003 portant application du décret 96-102 du 2 février 1996 et fixant les prescriptions générales applicables aux sondage, forage, création de puits ou d'ouvrage souterrain soumis à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-3 du code de l'environnement et relevant de la rubrique 1.1.1.0 de la nomenclature annexée au décret 93-743 du 29 mars 1993 modifié ;

Vu l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête publique, de participation du public par voie électronique et de concertation préalable ainsi que des déclarations d'intention prévus par le code de l'environnement ;

Vu l'arrêté préfectoral du 9 mars 2020 approuvant le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Marque-Deûle ;

Vu les arrêtés préfectoraux des 13 décembre 2021 et 10 février 2022 portant respectivement ouverture et prolongation de l'enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin (Nord) pour une durée globale de 51 jours consécutifs, à savoir du 10 janvier au 1er mars 2022 inclus ;

Vu l'arrêté préfectoral du 21 mars 2022 portant approbation du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie pour la période 2022-2027 ;

Vu le dossier enregistré en direction départementale des territoires et de la mer du Nord sous le numéro 59-2021-00133 présenté le 20 juillet 2021 par la société Aéroport de Lille SAS, afin d'obtenir l'autorisation environnementale prévue au 1° de l'article L. 181-1 du code de l'environnement et au I de l'article L. 214-3 de ce code pour procéder aux aménagements de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin (Nord) ;

Vu la complétude et la régularité du dossier notifiées en date du 26 juillet 2021 ;

Vu les avis émis par :

* la commission locale de l'eau du schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) Marque-Deûle le 16 septembre 2021 ;

* l'agence régionale de santé (ARS) le 29 octobre 2021 ;

* l'autorité environnementale (conseil général de l'environnement et du développement durable -CGEDD) le 3 novembre 2021 ;

Vu la décision E21000098/59 prise le 2 novembre 2021 par le président du tribunal administratif de Lille, désignant monsieur Christian LEBON, chef de service comptable à la direction régionale des douanes retraité, en qualité de président de la commission d'enquête composée en outre de monsieur Jean-Marc DUMORTIER, ingénieur territorial en retraite, et de monsieur François YOYOTTE-HUSSON, directeur de l'école nationale des techniciens de l'équipement à Valenciennes en retraite ;

Vu le mémoire en réponse du pétitionnaire à l'avis de l'autorité environnementale fourni le 10 décembre 2021 ;

Vu l'avis du 17 décembre 2021 de monsieur Jamal EL KHATTABI, hydrogéologue agréé ;

Vu les saisines des 13 et 31 décembre 2021 des collectivités territoriales 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 ;

* communes de la concertation : Allennes-les-Marais, Annœullin, Bauvin, Carnin, Provin ;

Vu la saisine du 31 décembre 2021 des syndicats et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) : syndicat mixte des aéroports de Lille métropole (SMALIM), syndicat intercommunal à vocations multiples (SIVOM) Grand Sud de Lille, communauté de communes Pévèle-Carembault, métropole européenne de Lille et schéma de cohérence territoriale (SCOT) de Lille ;

Vu les délibérations reçues des collectivités territoriales, syndicats et EPCI consultés :

| | |
|---|---|
| Allesnnes-les-marais, en séance du 25-01-2022 | Annœullin, en séance du 22-02-2022 |
| Anstaing, en séance du 22-02-2022 | Attiche, en séance du 05-02-2022 |
| Avelin, en séance du 02-03-2022 | Baisieux, en séance du 24-02-2022 |
| Bauvin, en séance du 02-03-2022 | Bersée, en séance du 04-03-2022 |
| Bourghelles, en séance du 20-01-2022 | Bouvines, en séance du 18-01-2022 |
| Camphin-en-Carembault, en séance du 24-02-2022 | Camphin-en-Pévèle, en séance du 22-02-2022 |
| Cappelle-en-Pévèle, en séance du 24-02-2022 | Chemy, en séance du 24-02-2022 |
| Chéreng, en séance du 02-02-2022 | Cobrieux, en séance du 18-01-2022 |
| Cysoing, en séance du 23-02-2022 | Emmerin, en séance du 21-02-2022 |
| Forest-sur-Marque, en séance du 25-01-2022 | Fretin, en séance du 09-03-2022 |
| Genech, en séance du 23-02-2022 | Gondecourt, en séance du 01-03-2022 |
| Gruson, en séance du 01-02-2022 | Haubourdin, en séance du 09-02-2022 |
| Hem, en séance du 03-03-2022 | Houplin-Ancoisne, en séance du 24-01-2022 |

| | |
|---|---|
| La Neuville, en séance du 10-02-2022 | Lesquin, en séance du 26-01-2022 |
| Lezennes, en séance du 01-02-2022 | Lille, en séance du 04-02-2022 |
| Loos, en séance du 10-03-2022 | Louvil, en séance du 02-02-2022 |
| Mons-en-Barœul, en séance du 24-02-2022 | Nomain, en séance du 02-02-2022 |
| Péronne-en-Mélantois, en séance du 28-02-2022 | Phalempin, en séance du 03-02-2022 |
| Provin, en séance du 27-01-2022 | Ronchin, en séance du 03-02-2022 |
| Sainghin-en-Mélantois, en séance du 22-02-2022 | Santes, en séance du 24-02-2022 |
| Seclin, en séance du 21-02-2022 | Sequedin, en séance du 24-02-2022 |
| Templemars, en séance du 24-02-2022 | Templeuve, en séance du 01-02-2022 |
| Thumeries, en séance du 23 02-2022 | Tressin, en séance du 24-01-2022 |
| Vendeville, en séance du 24-02-2022 | Villeneuve d'Ascq, en séance du 22-02-2022 |
| Wannehain, en séance du 03-02-2022 | Wattignies, en séance du 24-02-2022 |
| Communauté de communes Pévèle-Carembault, en séance du 31-01-2022 | Métropole européenne de Lille, en séance du 25-02-2022 |
| SIVOM Grand Sud de Lille, en séance du 24-02-2022 | |

Vu les rapport et conclusions motivées de la commission d'enquête datés du 1er avril 2022 ;

Vu la notification par courrier du 11 avril 2022 des rapport et conclusions motivées de la commission d'enquête à la société Aéroport de Lille SAS ;

Vu l'avis émis par la commission consultative de l'environnement lors de la séance du 23 juin 2022 ;

Vu l'avis rendu le 29 juin 2022 émis par le conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques du Nord lors de la séance ;

Vu la tenue de la réunion du 30 juin 2022 concernant la levée de réserve ;

Vu le porter à connaissance au pétitionnaire du projet d'arrêté préfectoral statuant sur sa demande en date du 1er juillet 2022 et lui accordant un délai de 15 jours pour présenter ses observations par écrit, directement ou par mandataire ;

Vu la réponse du pétitionnaire reçue en date du 5 juillet 2022 ;

Considérant notamment ce qui suit :

1. le projet nécessite une autorisation environnementale au titre de l'article L. 214-3 I du code de l'environnement ;
2. l'ensemble des intérêts mentionnés à l'article L. 181-3 est garanti par les prescriptions imposées tant en phase chantier qu'en phase exploitation, notamment pour la protection des eaux et la lutte contre toute pollution par déversements, écoulements, rejets, dépôts directs ou indirects de matières de toute nature ;
3. le pétitionnaire démontre l'absence de solution alternative réduisant davantage les impacts après mise en œuvre des mesures d'évitement lors de la conception du projet ;
4. le pétitionnaire a proposé des mesures d'évitement adaptées, notamment :

a - évitement de travaux et/ou aménagements au droit ou à proximité de la zone où l'*Ophrys abeille* a été détectée et identifiée ;

b - suspension des études liées au développement immobilier tertiaire (évitant l'artificialisation d'environ 3,16 ha essentiellement composés de terres agricoles) en l'absence d'une amélioration des conditions de desserte du secteur ;

c - utilisation d'un ancien site artificialisé pour y implanter le parking P7 (réduisant l'artificialisation -environ 0,57 ha- composée de terres agricoles et en dehors de l'aire d'alimentation de captage-AAC2-) ;

5. les mesures de réduction et d'accompagnement proposées par le pétitionnaire en vue de limiter les nuisances et impacts environnementaux sont pertinentes ;
6. le contexte hydrogéologique local (localisation du site en zone 2 du PIG des champs captants et en vulnérabilité forte de l'aire d'alimentation des captages du sud de Lille), à savoir un aquifère caractérisé par des perméabilités pouvant être localement très élevées, rend nécessaire d'apporter une réponse rapide et efficace à toute survenue d'une pollution accidentelle ;

   a - mesures prises par le bénéficiaire du présent arrêté préfectoral en phase chantier pour éviter toute pollution accidentelle ;

   b - prescriptions fournies par l'hydrogéologue agréé, pour la gestion des eaux pluviales en phase exploitation (bassins de rétention équipés de dispositifs de traitement avant infiltration), tant pour les pistes 01-19 et 08-26 et leurs accotements/parkings avions respectifs que pour les parkings des usagers ;

   c - analyses effectuées pour vérifier le caractère inerte des matériaux en fond de bassins ;

   d - prescriptions imposées par l'hydrogéologue agréé, notamment pour le forage d'essai en vue d'un éventuel usage de géothermie ;

7. les mesures mentionnées aux points 4 à 6 font l'objet de prescriptions du présent arrêté ;
8. la commission d'enquête a rendu un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale, assorti d'une réserve, à laquelle le pétitionnaire s'est engagé à répondre ;

Sur proposition du directeur départemental des territoires et de la mer et de la secrétaire générale de la préfecture du Nord ;

**ARRÊTE**

## TITRE I - OBJET DE L'AUTORISATION

### Article 1er - Bénéficiaire et objet de l'autorisation

La société Aéroport de Lille SAS, ici dénommée « *bénéficiaire de la présente autorisation* », est autorisée, au titre du code de l'environnement, à moderniser l'aéroport de Lille-Lesquin (Nord), au titre des articles L. 181-1 1° et L. 214-3 I du code de l'environnement.

Les rubriques de la nomenclature annexée à l'article R214-1 du code de l'environnement concernées par cette opération sont les suivantes :

| Rubrique | Intitulé de la rubrique | Régime |
|---|---|---|
| **1.1.1.0**<br><br>Arrêté ministériel du 11-09-2003 | Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau. | Forage test pour la géothermie à 90 m de profondeur maximum.<br>**Déclaration** |

| Rubrique | Intitulé de la rubrique | Régime |
|---|---|---|
| 2..1.5.0 | Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :<br>1° supérieure ou égale à 20 ha (dossier d'autorisation) ;<br>2° supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (dossier de déclaration). | L'emprise de l'aéroport s'étend sur 470 ha.<br>Les surfaces collectées par les 3 bassins versants représentent un total de 215 ha (dont 153 ha en herbe).<br>La surface imperméabilisée collectée dans le cadre de la plate-forme aéroportuaire est de 95,2 ha.<br>**Autorisation** |

**Article 2 - Présentation de l'opération**

Le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin consiste notamment à :

* des 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 ;

* la 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 P7, réaménagement des parkings P1, P6 et P2, aménagement paysager) ;

- le développement de l'aérogare existante dans la continuité du bâtiment existant et l'agrandissement des parkings avions [BRAVO (2,26 ha) et ECHO (0,29 ha)] ;

- l'implantation de panneaux photovoltaïques exclusivement sur le parking Prémium 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;

* des travaux côté piste en vue notamment de les mettre aux normes :

- les accotements pour la piste principale 08-26 ;

- l'ajout d'un taxiway (à proximité de la piste 01-19) ;

- la réalisation d'un chemin de ronde périphérique.

Le présent arrêté préfectoral n'autorise pas le programme immobilier décrit en mesure d'évitement ME01 (cf. page 37 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact) par la société Aéroport de Lille SAS dans son dossier de demande d'autorisation environnementale.

L'emprise de l'opération autorisée par le présent arrêté préfectoral s'étend ainsi sur le territoire des communes de Avelin, Fretin, Lesquin, Templemars et Vendeville (Nord) en annexes 1, 2 et 3.

## TITRE II - MESURES GÉNÉRALES EN PHASE CHANTIER

**Article 3 - Mesures générales en phase chantier**

Durant la phase de travaux, il convient de veiller à la mise en œuvre des mesures minimales suivantes de façon à limiter les risques d'incident et d'impact sur les milieux naturels.

Le bénéficiaire de la présente autorisation met en place une charte *« chantier à faibles nuisances »*, en amont du démarrage des travaux, et son suivi continu durant le chantier permet de responsabiliser l'ensemble des intervenants à l'effet du chantier sur l'environnement.

Cette charte est imposée contractuellement aux entreprises intervenant sur le chantier.

### 3-1 - Mesures préalables au démarrage des travaux

Le bénéficiaire de la présente autorisation avertit la DDTM, au moins huit jours à l'avance, de la date de démarrage des travaux, il la prévient de même en cas d'interruption et de reprise du chantier (annexe 9).

Avant tout démarrage des travaux, le bénéficiaire de la présente autorisation mandate un écologue pour :

* mettre à jour l'état initial, et notamment vérifier l'absence de toute espèce protégée au droit du projet et des installations de chantier ou autre, et actualiser la connaissance des espèces végétales exotiques envahissantes recensées dans l'emprise du chantier ;

* préciser le cas échéant les mesures d'évitement (mesure d'évitement *ME03 concernant l'Ophrys abeille*, en annexe 7 du présent arrêté préfectoral) et notamment définir le phasage des travaux en fonction du calendrier écologique de l'avifaune ainsi que le balisage à mettre en place avant le démarrage des travaux et les maintenir pendant toute la durée de ceux-ci ;

* assurer une formation des entreprises aux enjeux écologiques.

L'écologue produit un rapport de synthèse, composé, a minima, de l'actualisation de l'état initial (avec cartographies) d'une part et, lorsque cela est nécessaire, de la définition des mesures d'évitement d'autre part, qui est joint au journal de chantier et est également annexé par le bénéficiaire de la présente autorisation au document déclarant le démarrage des travaux.

### 3-2 - Emprise et gestion du chantier

Le chantier est placé sous la responsabilité d'un chef de chantier qui veillera à la bonne réalisation des opérations et au respect des prescriptions du présent arrêté (mesures de réduction *MR01, MR05, MR13, MR16, MR18, MR20, MR29, MR30, MR32, MR33, MR36, MR38* et *MR40*, et d'accompagnement *MA01*[1]). Ce dernier est responsable de la tenue d'un journal de chantier, qui est tenu à disposition de la DDTM.

Les mesures MA01, MR18 et MR19 (cf. en pages 22, 23, 37 et 38 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact) sont mises en place et respectées :

* MA01 : mettre en œuvre une démarche type *« chantier à faible nuisance » ;*

* MR18 : protéger les sols et la ressource en eau en phase chantier ;

* MR19 : en cas de pollution accidentelle, retirer rapidement les terres souillées.

Des sanitaires conformes à la législation en vigueur sont installés sur le chantier (installation d'un assainissement non collectif provisoire ou raccordement à un réseau collectif existant).

Le bénéficiaire de la présente autorisation est tenu d'assurer en permanence, aux abords du chantier, le nettoyage des voies et accès, l'enlèvement des boues et déchets divers (mesure MR40, MA31). Il est procédé si nécessaire au lavage, en sortie de chantier, de tous les véhicules et engins de chantier ayant à emprunter les voies publiques.

Un ramassage des déchets plastique est effectué avant le démarrage de chantier, dans son emprise (mesures d'accompagnement MA01, MA31, MA32, MA33 et MR40), afin d'éviter tous les envols

1 Les mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement sont détaillées dans les fiches incluses au dossier.

notamment d'emballages pour éviter de créer des FOD (foreign object debris[2]) pouvant générer des risques pour les aéronefs.

Le chantier est interdit au public ; un grillage dissuasif et une signalétique doivent être maintenus en place durant toute la phase de travaux.

### 3-3 - Limitation des risques de pollution accidentelle pendant la phase chantier

Afin de minimiser l'impact d'un éventuel déversement de produit polluant ou de matières en suspension, et au regard de la sensibilité des eaux souterraines et superficielles, le bénéficiaire de la présente autorisation :

* communique à la DDTM, au service départemental d'incendie et de secours (SDIS), et à la préfecture du Nord, des coordonnées où ils peuvent être joints 24h/24 et 7 jours/7 ;

* tient à jour, dans le journal de chantier, la liste des entreprises intervenant sur le chantier, sous-traitants compris, et leur type d'activité ;

* aménage des aires étanches pour le stockage des matériaux polluants, et ceux nocifs pour les eaux souterraines et les milieux naturels de manière générale. Celles-ci sont étanches, équipées de dispositifs de recueil des eaux de ruissellement, et aménagées pour intercepter toute pollution accidentelle ;

* réalise impérativement des emplacements aménagés à cet effet : plates-forme étanches avec recueil des eaux dans un bassin ou un bac, afin de recueillir les vidanges, nettoyages, entretien et ravitaillement des engins. En dehors des horaires de travail, tous les véhicules et engins de chantier sont stationnés sur ces aires étanches ;

* opère une surveillance visuelle, a minima chaque début et fin de semaine calendaire, sur l'état de propreté des sites de travaux, sur l'état des véhicules ainsi que sur toutes les zones de stationnement et de stockage, avec vérification de l'absence de toute trace de fuite. Ces passages font l'objet de constats, y compris avec prescription de mesures correctives dès que cela est nécessaire, qui sont annexés au journal de chantier et tenus à la disposition de la DDTM.

Les produits recueillis sont évacués en fûts fermés vers des décharges agréées.

La récupération et le stockage des substances toxiques sont effectués dans des bacs de rétention étanches et leur collecte par des entreprises spécialisées qui en assurent le transfert, le traitement et l'élimination. Sauf prescriptions spécifiques dans le présent arrêté préfectoral, aucun brûlis ne peut avoir lieu sur le chantier.

Le bénéficiaire de la présente autorisation veille au respect de toutes les précautions techniques d'utilisation de produits et matériaux nécessaires à la réalisation des travaux.

Les déchets sont entreposés dans des bennes étanches et sont évacués au fur et à mesure (cf. mesures d'accompagnement MA31, MA32, MA33, MR40 en annexe 7 du présent arrêté préfectoral). Les déblais de la démolition de la rampe et de la création des nouveaux bassins de rétention des eaux pluviales doivent être évacués dans des filières spécifiques de type installation de stockage de déchets inertes (ISDI), s'ils ne peuvent être réutilisés en remblai sur d'autres opérations hors plateforme aéroportuaire. Des mesures de traçabilité des terres sont mises en place.

Un plan d'intervention en cas de pollution accidentelle est mis en place et est accompagné d'une sensibilisation du personnel de chantier.

Les entreprises doivent être équipées de dispositifs (kits anti-pollution, bâches absorbantes étanches) pendant les travaux ; ceux-ci sont présents sur toutes les installations de chantier pour une mise en œuvre dans les plus brefs délais en cas de pollution.

En cas de pollution accidentelle, une alerte est envoyée au service en charge de la police de l'eau, avec la localisation et la nature, dès qu'un des bénéficiaires en a connaissance. Des rapports plus détaillés sur les impacts et les mesures prises sont ensuite régulièrement envoyés jusque la clôture

2 FOD (Foreign object debris) : En aéronautique, il s'agit d'un corps étranger, ou débris, désignant tout type de substance, de débris ou d'élément, mécanique ou non, étant totalement étranger à un aéronef ou un système mais pouvant lui causer des dommages.

de l'incident. Le bénéficiaire prend sans attendre toutes les mesures nécessaires pour stopper la pollution et en limiter les effets.

En cas d'incident et de souillure accidentelle des sols (hydrocarbures, bitume, huiles...) la partie souillée doit être immédiatement terrassée et évacuée vers des sites de décharge appropriés.

### 3-4 - Gestion des eaux de ruissellement en phase travaux

De manière générale, les différents aménagements du projet, et notamment ceux relatifs à la gestion des eaux pluviales, tiennent compte de la vulnérabilité de la nappe et de ses variations locales, afin de garantir la préservation de la qualité de la ressource en eau (mesures de réduction MR13, MR18 et d'accompagnement MA01 et MA22).

Les eaux de ruissellement sont collectées par des réseaux dédiés et conduites, éventuellement provisoires, vers les bassins de rétention avant rejet dans chacun des 3 bassins d'infiltration (annexes 4 et 5).

Aucun écoulement ruisselant sur l'assiette travaux ne doit être rejeté en dehors de l'emprise chantier sans un traitement préalable (décantation/filtration), ni tamponnement suffisant pour ne pas impacter l'aval ni les parcelles riveraines.

Les dispositifs retenus font l'objet d'une surveillance régulière pendant les travaux, et après chaque évènement pluvieux important. Le remplacement des dispositifs est réalisé en cas de besoin.

Avant la remise en route des bassins d'infiltration, il est procédé à des analyses pour vérifier le caractère inerte des matériaux en fond de bassin. Les fonds de bassin seront rechargés en matériaux inertes pour remplacer les matériaux excavés.

### 3-5 - Déblais

Concernant les 50 000 m³ estimés de déblais, Aéroport de Lille SAS met en place un suivi de l'ensemble des matériaux évacués du chantier jusqu'à leur destination définitive. Un bilan global des volumes exportés et des destinations est adressé à la DDTM (mesure de réduction MR20 et mesure de suivi MS03).

Les déblais évacués hors des emprises des travaux ne doivent notamment pas impacter les espèces protégées ou patrimoniales.

Les déblais seront évacués vers les filières adaptées selon leurs caractéristiques. Des dispositions sont mises en œuvre pour assurer la traçabilité des matériaux excavés (volume, nature et destination).

### 3-6 - Taxiway de la piste secondaire 01-19

Le bénéficiaire de la présente autorisation respecte les prescriptions suivantes dans la réalisation du taxiway :

- recherche préalable de cavités par micro-gravimétrie ;

- comblement des éventuelles cavités identifiées avec des matériaux inertes pour prévenir tout effondrement ultérieur de la structure.

### 3-7 - Nuisances en phase travaux

Conformément à l'article R. 571-50 du code de l'environnement, le bénéficiaire de la présente autorisation remet au préfet et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier, un mois au plus tard avant l'ouverture du chantier, tous les *"éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances"*.

Ce dossier fournit notamment une évaluation de l'intensité des nuisances et les dispositions retenues pour les maîtriser : choix des jours et plages horaires de travail, matériels et techniques de

construction, communication auprès des riverains, etc. (mesures d'accompagnement MA01, MA22, mesures de réduction MR01, MR05, MR13, MR29, MR30, MR33, MR36 et MR38 en annexe 7). Ces actions sont réalisées dans le cadre de la période de préparation des travaux.

En vue de limiter les niveaux de bruit, le bénéficiaire de la présente autorisation respecte notamment les mesures suivantes :

* valeur maximale autorisée : 75 dB(A) en moyenne en limite du périmètre du chantier suite à une étude acoustique selon la mesure MR30 (en pages 50 et 51 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact) ;

* mesures de surveillance des niveaux acoustiques sur toute la durée du chantier.

Un relevé de ces mesures est mis en place et tenu à jour trimestriellement. Le bilan est mis à la disposition du public sur sa demande et également transmis à la DDTM.

L'ensemble des balisages rendus nécessaires est retiré en fin de chantier.

## TITRE III - MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION

### Article 4 - Calendrier prévisionnel

La réalisation des mesures compensatoires définies dans le présent titre III débute dès le démarrage des travaux autorisés. Les mesures d'évitement et de réduction s'appliquent pendant toute la durée du chantier, voire au-delà lorsque cela est précisé dans le présent arrêté.

### Article 5 - Mesures d'évitement

Le bénéficiaire de la présente autorisation :

* maintient la recharge de la nappe via l'infiltration des eaux pluviales (quantitatif et qualitatif) : mesure ME02 ;

* conserve les stations d'*Ophrys abeille* : mesure ME03, tant en phase chantier qu'en phase exploitation du site.

### Article 6 - Mesures de compensation des impacts

Le bénéficiaire de la présente autorisation met en œuvre les mesures suivantes (annexe 7) :

* *créer un fond carbone MC01* visant à étudier et financer des actions innovantes permettant de poursuivre des démarches d'évitement et de réduction des émissions de gaz à effet de serre;

* *compenser les émissions de la plateforme sur lesquelles l'aéroport a le contrôle MC02* ; dans le cadre de la démarche *« airport carbon accreditation »* (ACA) 3+ à l'horizon 2027 et ACA 4+ pour 2030, Aéroport de Lille SAS met en place des objectifs concernant l'optimisation des consommations énergétiques et d'émissions de CO2.

Le bénéficiaire de la présente autorisation inclut dans son projet notamment les aménagements suivants :

* *structures végétales* d'environ 350 individus [Strate haute (arbre tige et cépée de plus de 7 m), Strate intermédiaire (arbustes), Strate basse (arbrisseaux - vivaces – couvres-sols)] mises en place pour guider les piétons sur les parkings P2 et P7 ;

* *boisement clairière* aux abords du parking P7 (environ 450 arbres, ensemencement, prairie d'environ 9 730 m²) ;

* *chemin de ronde (3 m de large sur 9 km de longueur totale)* : perméabilité du chemin de ronde périphérique pour limiter son incidence en matière de gestion des eaux pluviales.

## TITRE IV - MESURES DE SUIVI ET PÉRENNISATION DES ESPÈCES PROTÉGÉES – MESURES DE SUIVI DES ESPÈCES EXOTIQUES ENVAHISSANTES

### Article 7 - Mesures de suivis des espèces protégées

Le bénéficiaire de la présente autorisation met en œuvre les mesures suivantes :

*Mesures ME03, MA26 et MS12 : Suivi des mesures d'évitement et d'accompagnement*

Un coordonnateur environnemental et écologue suit et encadre le chantier pendant toute la durée des travaux et veille à la bonne application des mesures du présent arrêté. En vue d'établir les comptes rendus indiqués ci-dessous, l'écologue contrôle en particulier les points suivants :

* balisage et délimitation de l'emprise du chantier ;

* balisage des stations d'*Ophrys abeille* ;

* respect du calendrier de prise en compte des cycles biologiques ;

* évitement d'éventuelles autres stations d'espèces protégées (si de nouvelles sont découvertes par l'écologue avant et pendant le chantier) ;

* arrêt de travaux pour réalisation des opérations de sauvetage en cas de risque de destruction d'espèces protégées.

Le coordonnateur environnemental et écologue établit des comptes rendus relatifs à la réalisation et à l'évaluation des différentes mesures. Les comptes rendus sont transmis à la DDTM du Nord à l'issue de chaque phase de travaux. Un bilan est adressé à la DDTM à la mise en service de l'infrastructure.

### Article 8 - Mesures de suivi des espèces exotiques envahissantes (faune/flore)

Aéroport de Lille SAS assure un suivi des espèces exotiques envahissantes, durant le chantier et sur 3 années consécutives après la fin du chantier (mesure de suivi MS11 et mesure de réduction MR34).

Dès lors que ces espèces sont repérées et identifiées, Aéroport de Lille SAS s'engage à :

* baliser les stations d'espèces exotiques envahissantes identifiées depuis l'état initial ;

* se rapprocher de la mairie pour ce qui concerne la faune et ainsi connaître les démarches à suivre ;

* prendre contact avec le conservatoire botanique national de Bailleul, pour ce qui concerne la flore, afin de recueillir leurs conseils et expertise dans les démarches à suivre ;

en vue de gérer les espèces exotiques envahissantes.

## TITRE V - PRESCRIPTIONS TECHNIQUES / PHASE D'EXPLOITATION

### Article 9 - Gestion des eaux pluviales

#### 9-1 - Gestion des eaux pluviales

Le site de l'aéroport de Lille-Lesquin s'étend sur 470 ha. Les surfaces collectées par les 3 bassins versants représentent un total de 215 ha (dont 153 ha en herbe). La plate-forme aéroportuaire se divise en 31 sous-bassins versants regroupés en 3 réseaux sur chaque grand bassin-versant (Nord, Est et Sud). La surface imperméabilisée collectée sur la plate-forme aéroportuaire est de 95,2 ha.

En phase exploitation, le bénéficiaire de la présente autorisation poursuit l'entretien régulier actuel des ouvrages de gestion des eaux pluviales et de leurs dispositifs de traitement afin de les maintenir opérationnels :

· entretien des séparateurs hydrocarbures tous les 6 mois selon la norme EN 868 ;

· vérification périodique des ouvrages de rétention et d'infiltration ;

· vérification, tous les 3 ans, de la perméabilité lit de sable, avec remplacement à prévoir si besoin.

Les caractéristiques des ouvrages existants sont les suivantes :

| | | BV Nord | BV Sud | BV Est |
|---|---|---|---|---|
| Bassin de rétention | Débit de fuite (l/s) | 20 | 30 | Pas de régulation |
| | Volume disponible (m3) | 1 393 | 9 775 | 1 260 |
| Bassin d'infiltration | Surface d'infiltration (m²) | 1 986 | 6 670 | 2 849 |
| | Perméabilité (m/s) | $3{,}65.10^{-4}$ | $9{,}5.10^{-5}$ | $2{,}8.10^{-5}$ |
| | Débit d'infiltration (l/s) | 730 | 630 | 80 |
| | Volume disponible (m3) | 6 538 | 25 682 | 10 002 |

Les caractéristiques du fonctionnement projeté à l'exutoire sont les suivantes :

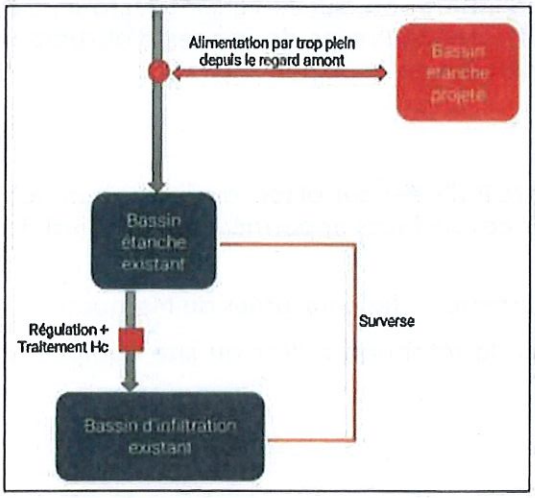



*Figure 130 : Nouveau principe de fonctionnement à l'exutoire des bassins-versants (Source : Etude hydraulique projet, Verdi Environnement 2021, ANNEXE 09)*

| | | BV Nord | BV Sud | BV Est |
|---|---|---|---|---|
| Bassins de rétention | Débit de fuite (l/s) | 60 | 150 | 150 |
| | Volume disponible ($m^3$) = *bassins existants* + **nouveaux bassins** | *1 393* + **3 040** = 4 433 | *9 775* + **5 400** = 15 175 | *1 260* + **4 640** = 5 900 |
| Bassins d'infiltration | Surface d'infiltration ($m^2$) | 1 986 | 6 670 | 2 849 |
| | Perméabilité (m/s) | $3{,}65.10^{-4}$ | $9{,}5.10^{-5}$ | $2{,}8.10^{-5}$ |
| | Débit d'infiltration (l/s) | 730 | 630 | 80 |
| | Volume disponible ($m^3$) | 6 538 | 25 682 | 10 002 |

Le bénéficiaire de la présente autorisation s'assure de l'étanchéité des ouvrages. Il tient les éléments de contrôle à la disposition de la DDTM et les archives dans le dossier des ouvrages effectués.

Cette étanchéité est maintenue pérenne dans le temps à l'occasion des périodes d'entretien des ouvrages.

Des séparateurs sont placés entre les bassins de rétention et d'infiltration, mais également là où la source d'hydrocarbures est susceptible d'être importante (parkings) :

- bassin-versant nord : le décanteur lamellaire SHH01 entre le bassin de rétention et d'infiltration et le SHH04 près des hangars des avions basés ;

- bassin-versant est : le SHF11 est un barrage absorbant à hydrocarbures entre le bassin de rétention et le bassin d'infiltration, les SHN08, SHN09 et SHN10 sont en aval du parking existant ;

- bassin-versant sud : SHS07, SHM05, SHM06 et SHM14 en aval de chaque bassin de rétention, et donc, en amont du bassin d'infiltration.

Le bénéficiaire de la présente autorisation adapte ces bassins de la façon suivante :

· Sur chaque bassin versant, la création d'un bassin de rétention étanche supplémentaire est aménagée visant à garantir le tamponnement de la pluie d'occurrence 20 ans et de durée 4 heures, et son traitement dans un séparateur à hydrocarbures avant infiltration. Ces bassins auront les caractéristiques ci-contre :

| Zone | Emprise au sol | Volume utile |
|---|---|---|
| Nord | 1 600 m² | 3 040 m³ |
| Est | 1 600 m² | 4 640 m³ |
| Sud | 3 600 m² | 5 400 m³ |

· Les ouvrages de traitement sont remis à niveau, avec la mise en place des éléments ci-dessous :

| BV | Masse d'eau souterraine | Classe de traitement | Débit maximal | Débit en sortie du bassin étanche |
|---|---|---|---|---|
| Nord | Deûle | 1 mg/l | 20 l/s | 60 l/s |
| Est | Marque | 5 mg/l | 150 l/s | 150 l/s |
| Sud | Marque | 5 mg/l | 150 l/s | 150 l/s |

· Les surfaces des extensions projetées des parkings sont déconnectées des bassins versants principaux et sont raccordés à des noues paysagères d'infiltration, sur le versant Marque. Ces noues ont la capacité de stocker la pluie centennale et sont pourvues de vannes d'obturation pour confiner les éventuelles pollutions dans le réseau de collecte étanche.

### 9-2 - Aire de trafic B associés à la piste principale 08-26

Les eaux pluviales issues de l'aire de trafic B ne peuvent être infiltrées sur place, du fait notamment des produits utilisés pour dégivrer les avions ruisselant sur ces surfaces imperméabilisées. Ainsi, les eaux de ruissellement de l'aire de trafic B sont :

* en situation de dégivrage, dirigées vers la station de traitement des eaux usées de Marquette. ;

* hors situation de dégivrage orientées vers les bassins de rétention à l'est du site équipés de dispositifs de traitement.

### 9-3 - Accotements de la piste principale 08-26

Le bénéficiaire de la présente autorisation améliore le système de gestion des eaux pluviales de telle sorte à réduire les débordements observés lors de pluies supérieures à l'occurrence vicennale 4h.

La déconnexion des surfaces imperméabilisées, et notamment des accotements de la piste principale 08-26, par une infiltration à travers des noues est autorisée pour :

* diminuer la pression sur le réseau et les bassins ;

* et favoriser l'infiltration directe des eaux (absence d'activités et de ruissellement).

Les eaux pluviales issues de la piste principale et de ses accotements peuvent être complètement déconnectées du réseau de récupération des eaux pluviales pour favoriser l'infiltration sur site.

Cette solution n'est mise en œuvre que si le déverglaçage n'est pas envisagé sur ces surfaces. Elle implique de respecter les préconisations émises par l'hydrogéologue agréé reprises à l'article 9-6 ci-après, et en conformité avec la réglementation aéronautique.

### 9-4 - Taxiway de la piste secondaire 01-19

Le bénéficiaire de la présente autorisation aménage le nouveau taxiway de manière à récupérer les eaux pluviales et les acheminer dans les bassins au nord du site, avant passage au bassin d'infiltration via un filtre à hydrocarbures. Aucune infiltration des eaux pluviales n'est autorisée au droit de ces surfaces.

Le taxiway peut être engazonné.

*Par exemple, il peut être prévu un substrat en Bentonite sous la piste enherbée (préconisation de l'ACNUSA) avec un modelage permettant la récupération des eaux de ruissellement vers les bassins de rétention au nord (qui sont eux-mêmes reliés à un bassin d'infiltration via un filtre à hydrocarbures).* Ces bassins de rétention doivent pouvoir contenir cet apport d'eaux de ruissellement.

### 9-5 - Protection de la ressource en eau

Les bassins de régulation peuvent stocker une pluie vicennale (20 ans sur une durée de 4 h) sans débordement et sans surverse vers les bassins d'infiltration. Au-delà de cette occurrence, les surverses des eaux pluviales entrent dans les bassins de rétention vers les bassins d'infiltration, sans passer par le séparateur à hydrocarbures.

Le bénéficiaire de la présente autorisation met en place les mesures nécessaires pour protéger la ressource en eau :

MR19 : en cas de pollution accidentelle, retirer rapidement les terres souillées;

MR23 : améliorer les séparateurs hydrocarbures entre bassins;

MR44 : réduire le volume d'eaux pluviales à collecter par le réseau actuel;

MR45 : empêcher la surverse des ouvrages de rétention vers les ouvrages d'infiltration pour la pluie 20 ans 4 heures;

MS04 : poursuivre le suivi piézométrique et le suivi de la qualité des eaux infiltrées.

En cas de dysfonctionnement, et dès qu'il en a connaissance, le bénéficiaire de la présente autorisation met en application le mode opératoire, qui consiste à obturer rapidement les orifices de vidange des bassins de rétention ou les vannes d'obturation des noues paysagères.

Cette procédure déjà en place dans le manuel d'opérations de la plateforme est appliquée à l'ensemble des ouvrages.

Les équipes d'intervention doivent intervenir, dès qu'elles en ont connaissance, et, a minima, dans les 4 heures suivant le dysfonctionnement.

Elles doivent alors procéder au pompage de la totalité de la lame d'eau ou à l'extraction des premiers centimètres de terre contaminée dans les bassins d'infiltration.

Le bénéficiaire de la présente autorisation procède autant que nécessaire à des opérations d'entretien non courantes, qui sont programmées en cas d'événements particuliers (orages violents, pollution accidentelle...) ou en cas de sinistre.

Aucun produit phytosanitaire n'est utilisé pour l'entretien, celui-ci est réalisé exclusivement de façon mécanique.

### 9-6 - Déverglaçage

En période hivernale, le chlorure de sodium pour les parkings, l'acétate de potassium pour le déverglaçage des pistes, le glycol pour le dégivrage des avions sont utilisés.

L'utilisation de ces produits de déverglaçage doit respecter la réglementation aéronautique en vigueur.

Les surfaces des accotements de la piste principale 08/26 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), à condition que le déverglaçage ne soit pas envisagé sur ces surfaces.

### 9-7 - Plan d'intervention et de secours

Afin de minimiser l'impact d'un éventuel déversement de matière polluante sur le site, et au regard de la sensibilité des eaux souterraines, un plan d'intervention et de secours est établi par la société Aéroport de Lille SAS, qui contient au moins les points suivants :

* modalités d'alerte 24 h/24 et 7 jours/7 ;

* interception de la pollution avant impact sur les milieux naturels ;

* traitement de la pollution ;

* remise en état des milieux et ouvrages atteints ;

* formation des équipes d'exploitation ;

* fiches réflexes, en particulier pour les cadres d'astreinte de l'exploitant de l'infrastructure.

Ce document est établi en collaboration avec le SDIS notamment.

Il est transmis à la DDTM, aux forces de l'ordre, au SDIS et à la préfecture avant toute mise en service de celle-ci.

## Article 10 - Forage en vue de la géothermie

### 10-1 - Catégorie et implantation du forage

Le forage pilote de 90 m de profondeur en vue d'effectuer un test de réponse thermique (TRT) est réalisé dans le respect des points suivants :

Compte tenu des caractéristiques de l'opération ci-dessous :

- recours à un échangeur fermé dont la profondeur est inférieure à 200 m ;
- puissance thermique maximale prélevée du sous-sol et utilisée pour l'ensemble de l'installation inférieure à 500 kW ;

l'opération relève ainsi du régime de géothermie de minime importance (GMI).

Le sondage test est réalisé en zone côté piste au sud du parking P1. La surface de chantier nécessaire à la réalisation du forage est de l'ordre de 400 m². Deux techniques de forage sont utilisées :

- à l'air (pour la traversée de l'aquifère) : à l'aide d'1 à 2 compresseurs ;
- et à l'eau ponctuellement : l'eau injectée est recyclée ; un bac à boue est nécessaire (matériaux inertes : craie + eau issue de l'adduction d'eau potable).

### 10-2 - Caractéristiques de l'ouvrage

Les caractéristiques de la sonde test sont les suivantes :

- profondeur : 90 m ;
- diamètre de forage : 161 mm ;
- fluide de forage : air et eau ou bentonite ;
- fluide de scellement : cimentation haute conductivité 2 W/m.k ;
- nombre de sondes dans le forage : 1 ;
- diamètre des sondes : diamètre externe DN32 (4 tubes D32 mm ext) ;
- fluide d'essai TRT : eau potable sans additif.

### 10-3 - Durée des travaux spécifiques au forage

La durée des travaux comprenant le forage et la réalisation du test de réponse thermique (TRT) est estimée à 4 semaines.

### 10-4 - Mise en œuvre

Le forage est réalisé dans le respect des règles de l'art conformément à la norme NFX10-970 « *Forage d'eau et de géothermie - Sonde géothermique verticale (échangeur géothermique vertical en U avec liquide caloporteur en circuit fermé) - Réalisation, mise en œuvre, entretien, abandon* ».

La réalisation de ce forage implique la traversée de l'aquifère (aquifère de la craie).

- Le forage fait l'objet d'un suivi permanent par un géologue qui analyse les déblais de forage pour évaluer précisément l'avancement dans la succession géologique.
- Pendant toute la traversée de l'aquifère de la craie, le forage est réalisé avec tubage à l'avancement permettant une couverture et une protection de l'aquifère traversé.
- Par ailleurs, le forage est principalement réalisé à l'air pour ne pas risquer de mettre en contact le fluide de forage avec la nappe. Une technique de forage à l'eau peut être utilisée ponctuellement selon la lithologie (argile notamment).

Concernant la nappe profonde (nappe du Carbonifère), à ce stade il est prévu de descendre à 90 m maximum. La profondeur du forage est adaptée si nécessaire au cours de la foration afin d'éviter d'atteindre les formations du Carbonifère. Cette **mesure de précaution** permet de **ne pas mettre en communication la nappe de la craie et la nappe des calcaires carbonifères sous-jacente**, classée en zones de répartition des eaux (ZRE), et ainsi de limiter les risques de pollution croisée.

- La cimentation du forage est fait dans les règles de l'art, en une seule fois, si possible, de bas en haut au moyen d'une canne d'injection à la fin du forage évitant ainsi toute formation de cavité. Le sondage test sera localisé dans le secteur S2 du PIG de 2007 mais en dehors de l'« aire d'alimentation de captage » (AAC2).
- Afin de prévenir tout risque de pollution, une attention particulière est apportée au stockage des produits dangereux, notamment les hydrocarbures et les produits chimiques. Celui-ci est réalisé sur des bacs de rétention étanches adaptés à la nature du produit et aux volumes stockés.
- En outre les volumes stockés sont limités (flux tendu). La localisation en zone côté piste permet de garantir l'absence de pollution accidentelle liée à des véhicules stationner sur le parking P1 ou à des actes de malveillance.
- La localisation du forage d'essai doit également respecter les prescriptions de l'arrêté ministériel du 11 septembre 2003.

Pour le forage à l'air, les déblais de forage ressortent des tubes sous forme de poussières. Un système de canalisation en tête de forage est installé pour éviter toute dispersion et gêne éventuelle pour les aéronefs. Les déblais de forage sont détournés dans une benne spécifique puis évacués vers les filières adaptées selon leurs caractéristiques. Des dispositions sont mises en œuvre pour assurer la traçabilité des déblais de forage (volume, nature et destination).

Pour le forage à l'eau, les eaux utilisées pour le forage (volume réduit) sont recyclées puis décantées avant évacuation. Les boues résiduelles sont évacuées vers des filières adaptées.

### 10-5 - Devenir du forage

**Si** la **solution** d'approvisionnement **géothermie** est **retenue**, la sonde test est intégrée au champ de sonde de géothermie verticale (SGV) en phase définitive.

Dans ce cas de figure, si nécessaire, Aéroport de Lille SAS dépose un dossier spécifique (au titre de la loi sur l'eau) afin d'obtenir une éventuelle autorisation d'exploiter.

**Si** le **test de réponse thermique** (TRT) est **défavorable**, le **forage est abandonné** dans le respect des règles définies par la norme NFX10 970. Le fluide de bouchement utilisé est une cimentation haute conductivité 2 W/m.k.

Le bénéficiaire de la présente autorisation transmet, à l'unité police de l'eau de la DDTM, les compléments d'information relatif à la réalisation et à la conception du forage pilote dans le cadre de la préparation de chantier.

## Article 11 - Trafic aérien – Bruit et études acoustiques - Déplacement des usagers de l'aéroport - Étude d'extension des taxiways de la piste 08-26

### 11-1 - Trafic aérien – Bruit et études acoustiques

Dans le respect des réglementations en vigueur, le bénéficiaire de la présente autorisation :

* participe et contribue à l'amélioration des routes et des procédures de navigation aériennes pour en tirer un bénéfice environnemental (mesure d'accompagnement MA23) ;

* participe à l'élaboration du plan de gêne sonore ;

* dialogue, échange et concerte avec le voisinage (mesure d'accompagnement MA25) ;

* maîtrise les vols de nuit : Pas de trafic supplémentaire de nuit exprimé en nombre de mouvements par rapport à 2019 en valeur absolue (mesure de réduction MR31). Les vols liés à une mission de service public (notamment vols sanitaires, vols d'État officiels et militaires) ne sont pas concernés, puisque régis par une autre réglementation ;

* met en place une modulation horaire et acoustique de la redevance d'atterrissage et aménagement de la redevance de stationnement de nuit en place à partir de 2021 (mesure de réduction MR31) ;

* suit les évolutions des documents de planification du territoire pour maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport (mesure de suivi MS08) ;

* suit régulièrement le nombre de mouvements par tranche horaire et communique (mesure de suivi MS09) ;

* fournit l'ensemble des données permettant de connaître les suivis des trajectoires des vols ;

* assure, de manière continue, le monitoring de bruit et le traitement des signalements riverains (mesure réglementaire REG06) ;

* renouvelle, au plus tard pour le 31 décembre 2022, le système de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs (mesure réglementaire REG05) ;

Plusieurs mesures sont prévues pour limiter les niveaux de bruit. Le bénéficiaire de la présente autorisation respecte les valeurs suivantes :

* valeur maximale autorisée : 75 dB(A) en moyenne en limite du périmètre du chantier ;

* mesures de surveillance des niveaux acoustiques sur toute la durée du chantier ;

* présente les résultats des mesures de bruit lors d'une réunion de la commission consultative de l'environnement ;

* adresse une copie des mesures de surveillance à la DDTM.

### 11-2 - Déplacement des usagers de l'aéroport

Dans le respect des réglementations en vigueur, le bénéficiaire de la présente autorisation :

* met en place un plan de déplacement inter-entreprises (mesure d'accompagnement MA04) ;

* favorise les modes doux pour les passagers de l'aéroport (mesure de réduction MR04) ;

* fait le bilan de la mise en œuvre du plan d'actions du plan de déplacement d'entreprise et l'actualise (mesure de suivi MS01).

### 11-3 - Étude d'extension des taxiways de la piste 08-26

Aéroport de Lille SAS a missionné deux bureaux d'étude pour réaliser l'étude technique/géométrique des infrastructures et réaliser une analyse multicritères intégrant :

* 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 ;

* l'impact sur les surfaces imperméabilisées ;

* l'impact opérationnel : temps d'occupation piste et sécurité.

Les résultats de cette étude multicritères, en cours au moment de la signature du présent arrêté préfectoral, sont attendus au 2ème semestre 2022. Dès leur réception, Aéroport de Lille SAS :

* les présente lors d'une réunion de la commission consultative de l'environnement ;

* en adresse une copie à la DDTM.

**Article 12 - Levée de réserve de la commission d'enquête**

A la suite de l'avis motivé de la commission d'enquête, le bénéficiaire de la présente autorisation a pris l'initiative d'organiser, de concert avec le SMALIM, une réunion de concertation le 30 juin 2022 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.

La réunion a consisté à partager les problématiques décelées pendant l'enquête et à examiner les scénarios adéquats susceptibles d'être mis en œuvre. Des réunions à venir permettront de poursuivre les échanges entre lesdites parties. Les comptes-rendus de ces réunions seront transmis à la préfecture.

**Article 13 - Démarches complémentaires du pétitionnaire**

Le bénéficiaire de la présente autorisation se met à la disposition du SMALIM et de la région Hauts-de-France pour :

* développer, en lien avec le SMALIM et notamment le club aérien Lille Métropole et les usagers basés, la détermination de règles de bonnes pratiques formalisables dans un « *code de bonne conduite de l'aviation légère* » ;

* examiner avec le SMALIM et la région Hauts-de-France la possibilité de créer une communauté aéroportuaire (articles L. 6363-1 et suivants du code des transports).

## TITRE VI - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

**Article 14 - Conformité du dossier et modifications**

Les installations, ouvrages, travaux ou activités, objets de la présente autorisation, sont situés, installés et exploités conformément aux plans et contenu du dossier de demande d'autorisation environnementale sans préjudice des dispositions de la présente autorisation.

Toute modification notable ou substantielle apportée aux activités, installations, ouvrages et travaux autorisés, à leurs modalités d'exploitation ou de mise en œuvre ainsi qu'aux autres équipements, installations et activités mentionnés au dernier alinéa de l'article L. 181-1 inclus dans l'autorisation doit être portée à la connaissance du préfet, avant sa réalisation, par les bénéficiaires de la présente autorisation avec tous les éléments d'appréciation.

Conformément à l'article R. 181-46 II, pour les modifications notables, s'il y a lieu, le préfet, après avoir procédé à celles des consultations prévues aux articles R. 181-18 et R. 181-21 à R. 181-32 que la nature et l'ampleur de la modification rendent nécessaires, fixe des prescriptions complémentaires ou adapte l'autorisation environnementale dans les formes prévues à l'article R181-45.

Pour les modifications substantielles définies à l'article R181-46 I, la délivrance d'une nouvelle autorisation environnementale est nécessaire et soumise aux mêmes formalités que l'autorisation initiale.

En fin de chantier, un plan de récolement de l'opération recalé aux coordonnées Lambert RGF 93 système France (sous format informatique, extension DXF), est envoyé à l'unité police de l'eau de

la DDTM au plus tard un mois après la mise en service des ouvrages hydrauliques. Le bénéficiaire de la présente autorisation met à disposition du service de police de l'eau de la DDTM la notice d'entretien et le planning d'entretien des ouvrages hydrauliques.

### Article 15 - Caractère et durée de l'autorisation

L'autorisation est accordée à titre personnel, précaire et révocable sans indemnité de l'État exerçant ses pouvoirs de police.

Faute pour le bénéficiaire de la présente autorisation de se conformer aux dispositions prescrites, l'administration peut prononcer la déchéance de la présente autorisation et prendre les mesures nécessaires pour faire disparaître aux frais du bénéficiaire de la présente autorisation tout dommage provenant de son fait, ou pour prévenir ces dommages dans l'intérêt de l'environnement, de la sécurité et de la santé publique, sans préjudice de l'application des dispositions pénales relatives aux infractions du code de l'environnement.

Il en sera de même dans le cas où, après s'être conformés aux mesures prescrites, le bénéficiaire change ensuite l'état des lieux fixé par la présente autorisation, sans y être préalablement autorisé, ou s'il ne maintient pas constamment les installations en état normal de fonctionnement.

### Article 16 - Transfert de l'autorisation à un autre bénéficiaire

I. - Le transfert de l'autorisation environnementale fait l'objet d'une déclaration adressée au préfet par le nouveau bénéficiaire, à l'exception du transfert de l'autorisation accordée aux installations mentionnées à l'article R. 516-1 qui est soumis à autorisation, dans les conditions prévues par cet article.

II. - Cette déclaration est faite dans les trois mois qui suivent ce transfert. Elle mentionne, s'il s'agit d'une personne physique, les noms, prénoms et domicile du nouveau bénéficiaire et, s'il s'agit d'une personne morale, sa dénomination ou sa raison sociale, sa forme juridique, l'adresse de son siège social ainsi que la qualité du signataire de la déclaration. Le préfet en accuse réception dans un délai d'un mois.

Elle comprend, outre les éléments prévus au II, des pièces justifiant les capacités techniques et financières du nouveau bénéficiaire.

S'il entend s'opposer au transfert, le préfet notifie son refus motivé dans le délai de deux mois, conformément à l'article R. 181-47.

### Article 17 - Déclaration des incidents ou accidents

Le bénéficiaire de la présente autorisation est tenu de déclarer au préfet, dès qu'il en a connaissance, les incidents ou accidents intéressant les installations, ouvrages, travaux ou activités faisant l'objet de la présente autorisation, qui sont de nature à porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L. 211-1 du code de l'environnement.

Sans préjudice des mesures que peut prescrire le préfet, le bénéficiaire de la présente autorisation doit prendre ou faire prendre les dispositions nécessaires pour mettre fin aux causes de l'accident ou de l'incident, pour évaluer ses conséquences et y remédier.

Le bénéficiaire de la présente autorisation demeure responsable des accidents ou dommages qui seraient la conséquence de l'activité ou de l'exécution des travaux et de l'aménagement.

### Article 18 - Accès aux installations et contrôles

Les agents chargés de la police de l'environnement ont libre accès aux installations, ouvrages, travaux ou activités autorisés par la présente autorisation, dans les conditions fixées par le code de l'environnement et après s'être conformé aux conditions d'accès au chantier (respect des règles d'hygiène, de sûreté et de sécurité). Ils peuvent demander communication de toute pièce utile au contrôle de la bonne exécution du présent arrêté.

La mise en œuvre des dispositions du présent arrêté peuvent faire l'objet de contrôles par les agents chargés de constater les infractions mentionnées à l'article L. 415-3 du code de l'environnement.

Les agents chargés de la police de l'environnement doivent respecter les règles d'accès en zone de sûreté à accès réglementé (ZSAR).

**Article 19 - Droits des tiers**

Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Le présent arrêté n'autorise entre autres pas à intervenir sur le patrimoine des personnes publiques ou privées sans leur autorisation.

**Article 20 - Autres réglementations**

La présente autorisation ne dispense en aucun cas les bénéficiaires du présent arrêté de faire les déclarations ou d'obtenir les autorisations requises par d'autres réglementations.

Elle ne vaut entre autres pas autorisation au titre de la gestion des déchets (déblais), ni autorisation au titre du code de la voirie routière et du code de la route, ni autorisation au titre de la réglementation aérienne (code des transports, code de l'aviation civile).

**Article 21 - Publication**

Le présent arrêté est publié sur le site internet des services de l'État dans le Nord pendant une durée minimale de 4 mois (https://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Eau/Police-de-l-eau/Decisions/2022/Decisions).

Conformément à l'article R. 181-44 du code de l'environnement, une copie du présent arrêté est déposée aux mairies des communes d'implantation du projet et peut y être consultée.

Un extrait de cet arrêté est affiché pendant une durée d'un mois, dans les mairies des communes :

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

* 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

* de la concertation : Allennes-les-Marais, Annœullin, Bauvin, Carnin, Provin

Un procès-verbal de l'accomplissement de cette formalité est adressé par les soins des maires à l'unité police de l'eau de la direction départementale des territoires et de la mer du Nord (62 boulevard de Belfort, CS 90007, 59042 Lille Cedex - ddtm-pe@nord.gouv.fr).

**Article 22 - Recours**

Conformément à l'article L. 181-7 du code de l'environnement, la présente décision est soumise à un contentieux de pleine juridiction. Elle peut être déférée au tribunal administratif de Lille (5 rue Geoffroy Saint-Hilaire, CS 62039, 59014 LILLE Cedex), dans les délais prévus à l'article R. 181-50 du même code :

1° par le bénéficiaire de l'autorisation, dans un délai de deux mois à compter du jour où la décision lui a été notifiée ;

2° par les tiers intéressés en raison des inconvénients ou des dangers pour les intérêts mentionnés à l'article L. 181-3 du même code, dans un délai de quatre mois à compter de :

a) l'affichage en mairie dans les conditions prévues au 2° de l'article R. 181-44 du même code ;

b) la publication de la décision sur le site internet des services de l'État dans le Nord prévue au 4° du même article.

Pour les tiers, le délai court à compter de la dernière formalité accomplie. Si l'affichage constitue cette dernière formalité, le délai court à compter du premier jour d'affichage de la décision.

Le tribunal administratif peut être saisi par l'application « Télérecours citoyen » sur le site www.telerecours.fr.

**Article 23 - Exécution et diffusion du présent arrêté préfectoral**

La secrétaire générale de la préfecture du Nord et le directeur départemental des territoires et de la mer du Nord sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui est notifié au directeur général de la société Aéroport de Lille SAS, et dont copie est adressée, par la direction départementale des territoires et de la mer dans le Nord :

* aux maires des communes d'implantation du projet : Avelin, Fretin, Lesquin, Templemars, Vendeville

* aux maires des 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

* aux maires des communes de la concertation : Allennes-les-Marais, Annœullin, Bauvin, Carnin, Provin

* au président de la communauté de communes Pévèle-Carembault ;

* au président de la métropole européenne de Lille ;

* au président du SIVOM Grand Sud de Lille ;

* au président du SCOT Lille métropole ;

* au président du SMALIM ;

* au président de la commission locale de l'eau du SAGE Marque-Deûle ;

* à M. Jamal EL KHATTABI, hydrogéologue agréé ;

* au directeur régional de l'agence régionale de santé (ARS) ;

* au directeur général de l'aviation civile ;

* à l'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ;

* au président du tribunal administratif de Lille.

Fait à Lille, le 06 JUIL. 2022

Georges-François LECLERC

| | |
|---|---|
| Annexe 1 | Localisation du site et des opérations |
| Annexe 2 | Emprise foncière sur les communes de Avelin, Fretin, Lesquin, Templemars et Vendeville |
| Annexe 3 | Détails des différents aménagements (4 pages) |
| Annexe 4 | Principe de gestion des eaux pluviales – Bassins de stockage et d'infiltration |
| Annexe 5 | Bassins de rétention étanche et bassins d'infiltration avant rejet au milieu naturel (3 pages) |
| Annexe 6 | Gaz à effet de serre (2 pages) |
| Annexe 7 | Mesures d'évitement, d'accompagnement, de réduction et de compensation des impacts (11 pages) |
| Annexe 8 | Phasage et calendrier prévisionnel |
| Annexe 9 | Document type de transmission de démarrage des travaux |

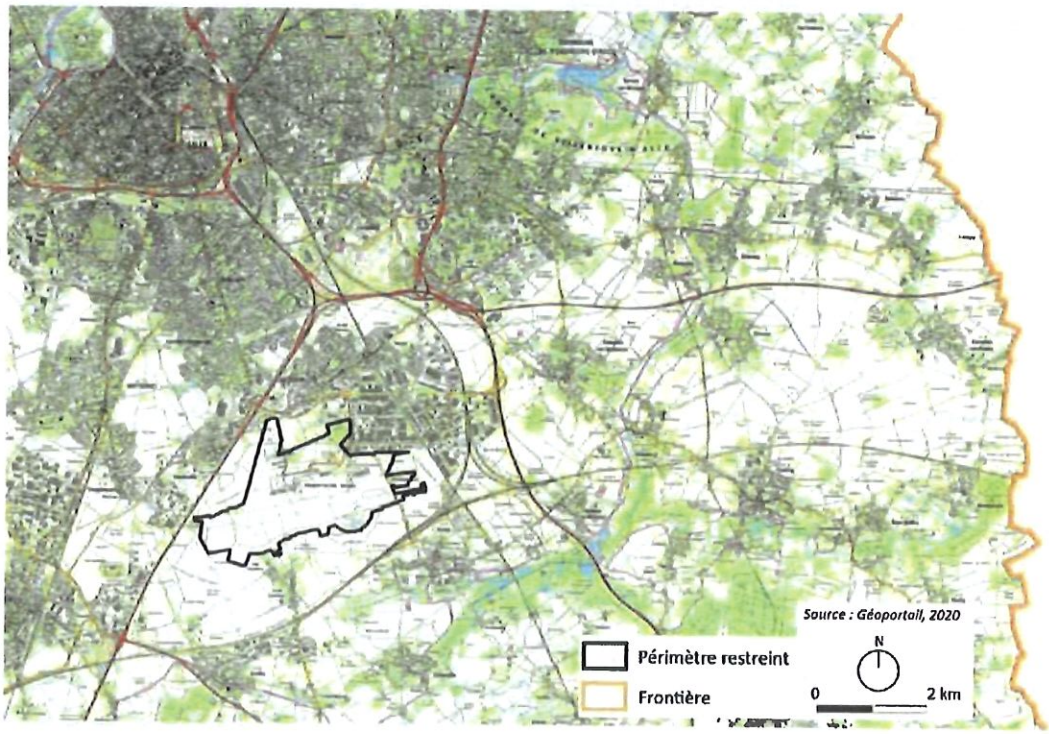
PRÉFET
DU NORD
*Liberté*
*Égalité*
*Fraternité*

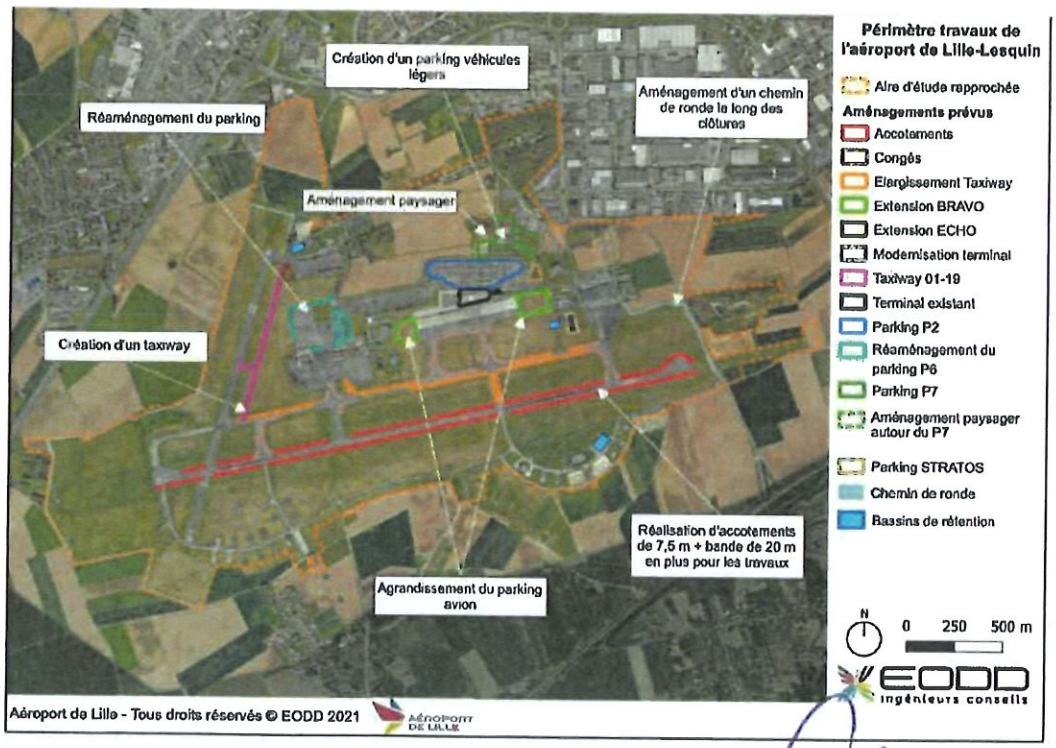
**Préfecture du Nord /**
**Direction départementale des territoires et de la mer du Nord**
**Service Eau Nature et Territoires - Unité police de l'eau**

**Annexe 1**

**Arrêté préfectoral 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 Avelin, Fretin, Lesquin, Templemars et Vendeville (Nord)**

**Localisation du site**




**Localisation des opérations**

VU POUR ETRE ANNEXE à mon acte
en date du
06 JUIL 2022

Georges-François LECLERC

PRÉFET
DU NORD
*Liberté*
*Égalité*
*Fraternité*

**Préfecture du Nord /**
**Direction départementale des territoires et de la mer du Nord**
**Service Eau Nature et Territoires - Unité police de l'eau**

**Annexe 2**

**Arrêté préfectoral 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 Avelin, Fretin, Lesquin, Templemars et Vendeville (Nord)**

**Emprise foncière sur les communes de Avelin, Fretin, Lesquin, Templemars et Vendeville**

| | | |
|---|---|---|
| Avelin | AA11 | Création d'un taxiway<br>Congès de raccordement<br>Élargissement du taxiway |
| Fretin | AK2, AK3, AK8p, AK9, AK10, AK11, AK12, AK13, AK14, AK15, AK16, AK17, AK19, AK20, AK22, AK23, AK24, AK25 et ZH250 | Unité foncière des parking P1, P2 et P3<br>Extension BRAVO<br>Modernisation du terminal<br>Parking P7 |
| Lesquin | AR113, AR114, AR115, AR116, AR120, AR121, AR122, AR123, AR124, AR125, AR148, AR149, AR150, AR337 et AR338 | Unité foncière des parking P1, P2 et P3<br>Modernisation du terminal<br>Parking P7 |
| Templemars | ZK15, ZK16, ZK17, ZK18, ZK19, ZK20 et ZK39 | Chemin de ronde faisant le tour de la clôture |
| Vendeville | AE20, AE22, AE23 | Chemin de ronde, taxiway de la piste secondaire 01-19 |



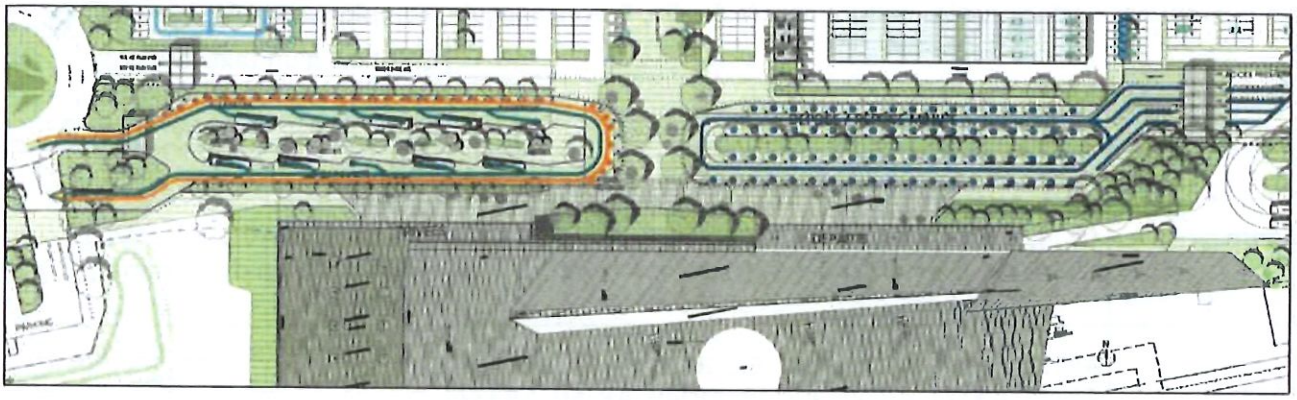
VU POUR ETRE ANNEXE à mon acte
en date du 06 JUIL. 2022

Georges-François LECLERC

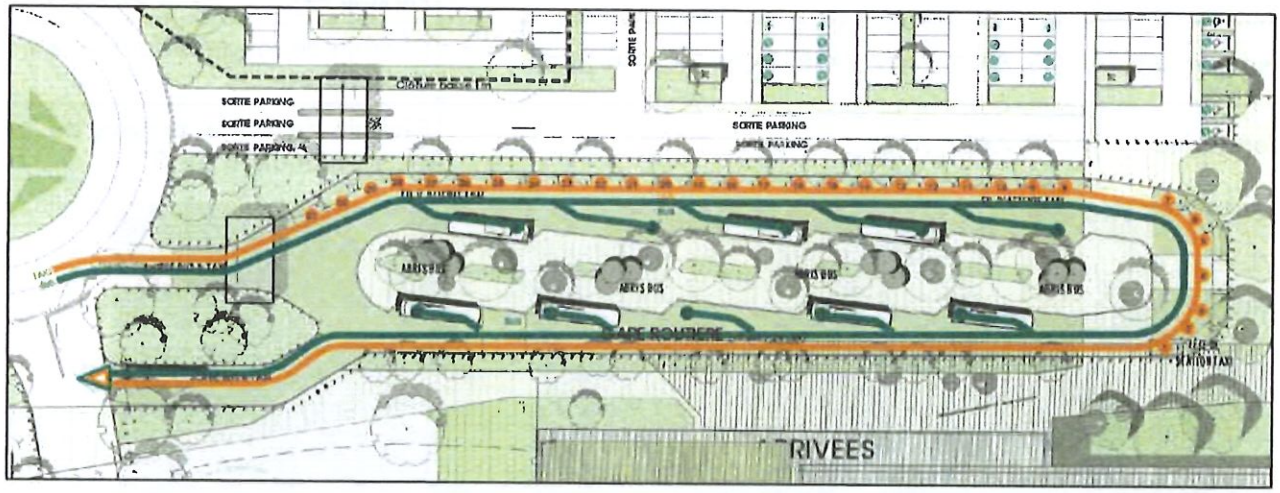
**Annexe 3**

**Arrêté préfectoral 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 Avelin, Fretin, Lesquin, Templemars et Vendeville (Nord)**

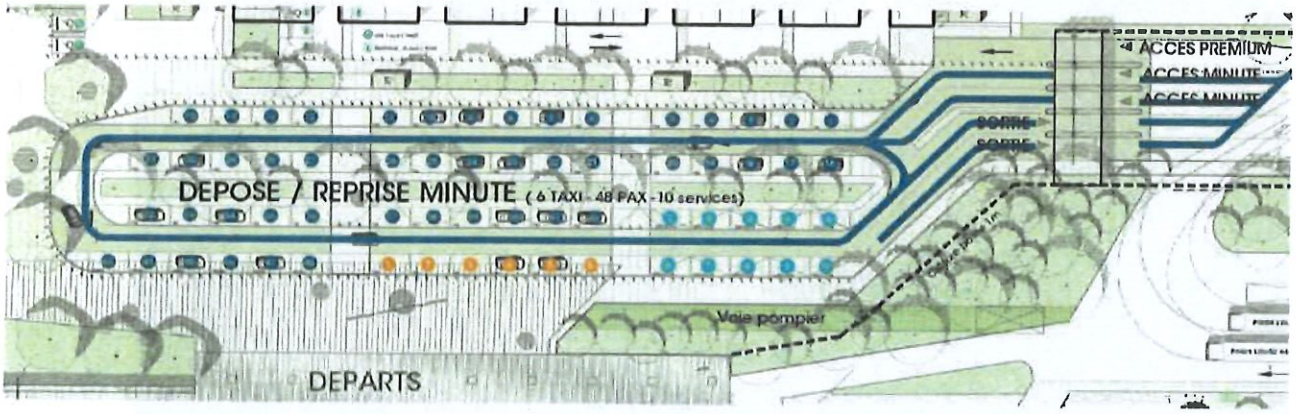
## Parvis multimodal



## Gare routière




## Dépose minute



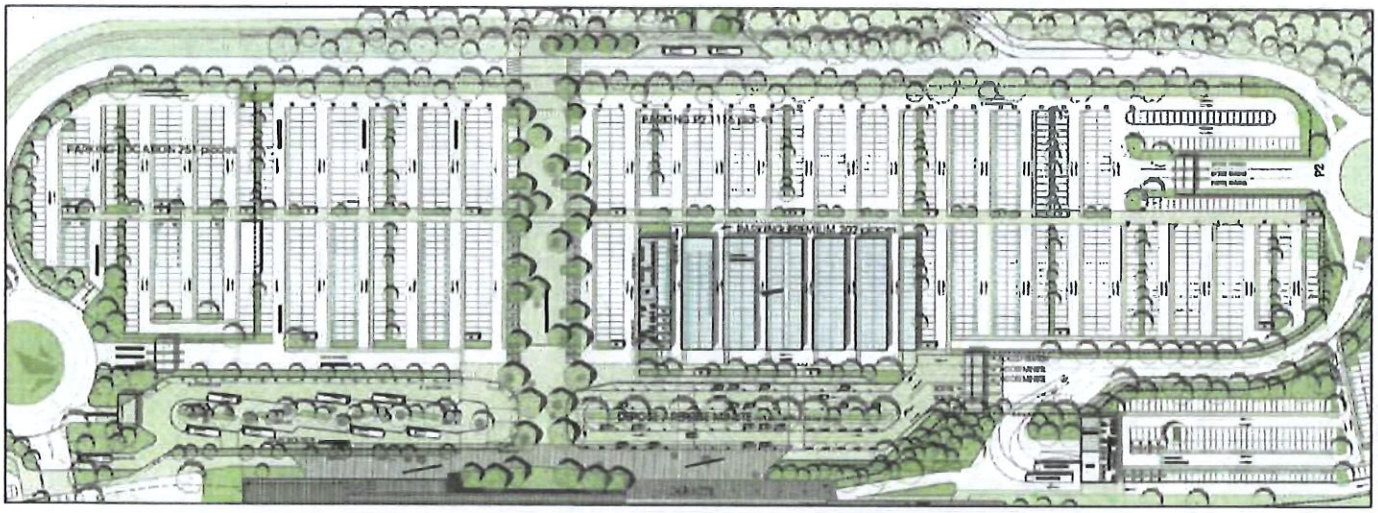
**Parking Personnels** (au Sud-Est des parkings)



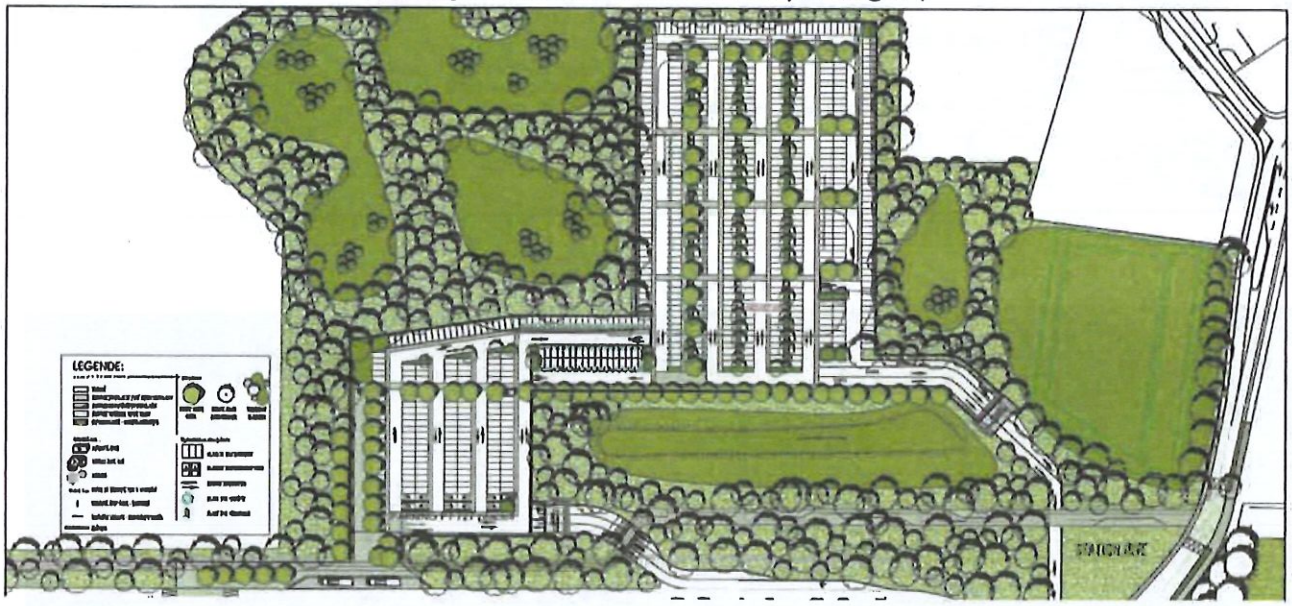

**Parking P1 et P6**



**Parking P2 comportant notamment le parking Prémium** (au centre),
**parking des Loueurs** (à l'Ouest) **et le parking dédié au personnel** (au Sud-Est)



**Parking P7** (au Nord-Nord-Est du parking P2)





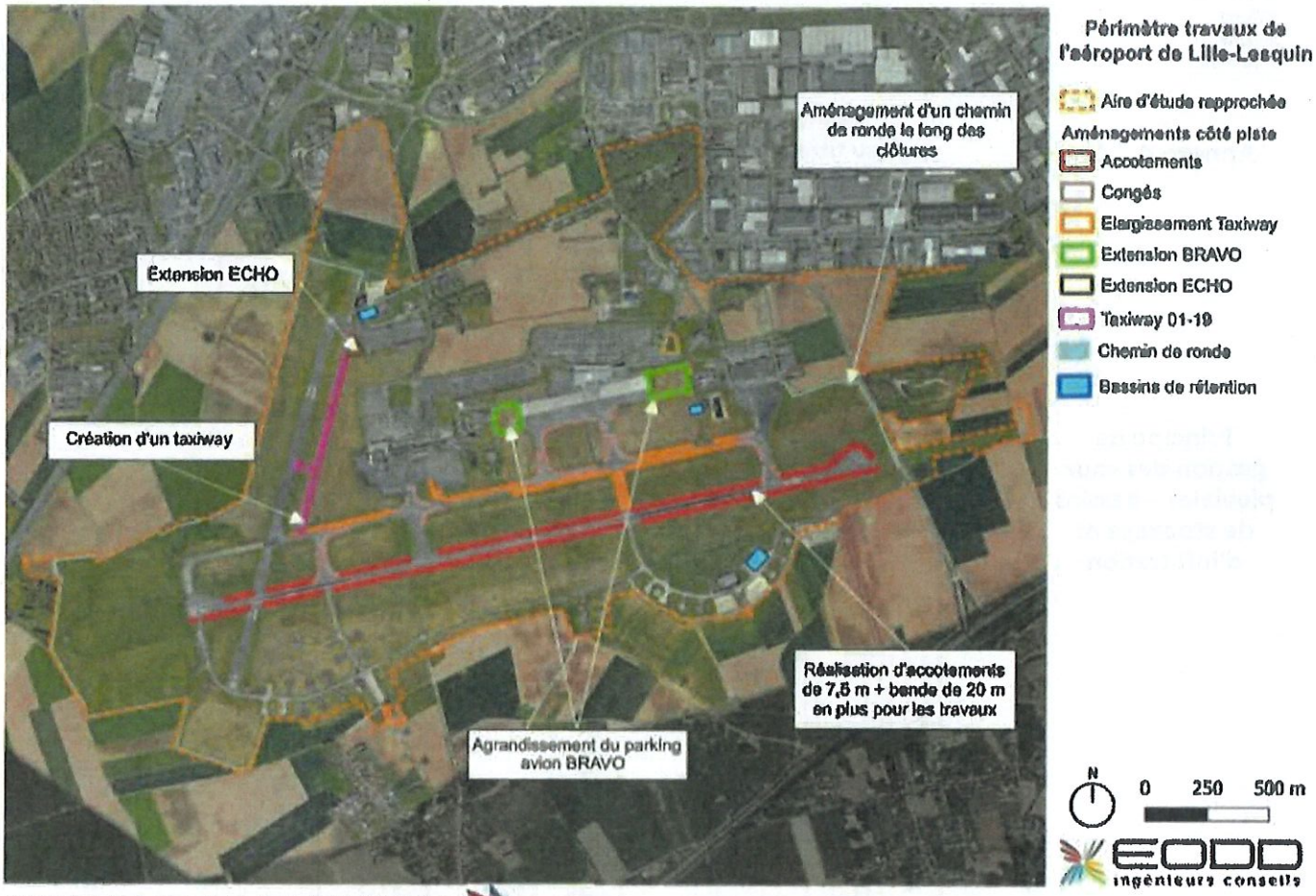


**Rond-point Ouest**

**Rond-point Est**



## Parkings avions BRAVO et ECHO et autres aménagements




Aéroport de Lille - Tous droits réservés © EODD 2021

VU POUR ETRE ANNEXE à mon acte
en date du 06 JUIL. 2022

Georges-François LECLERC

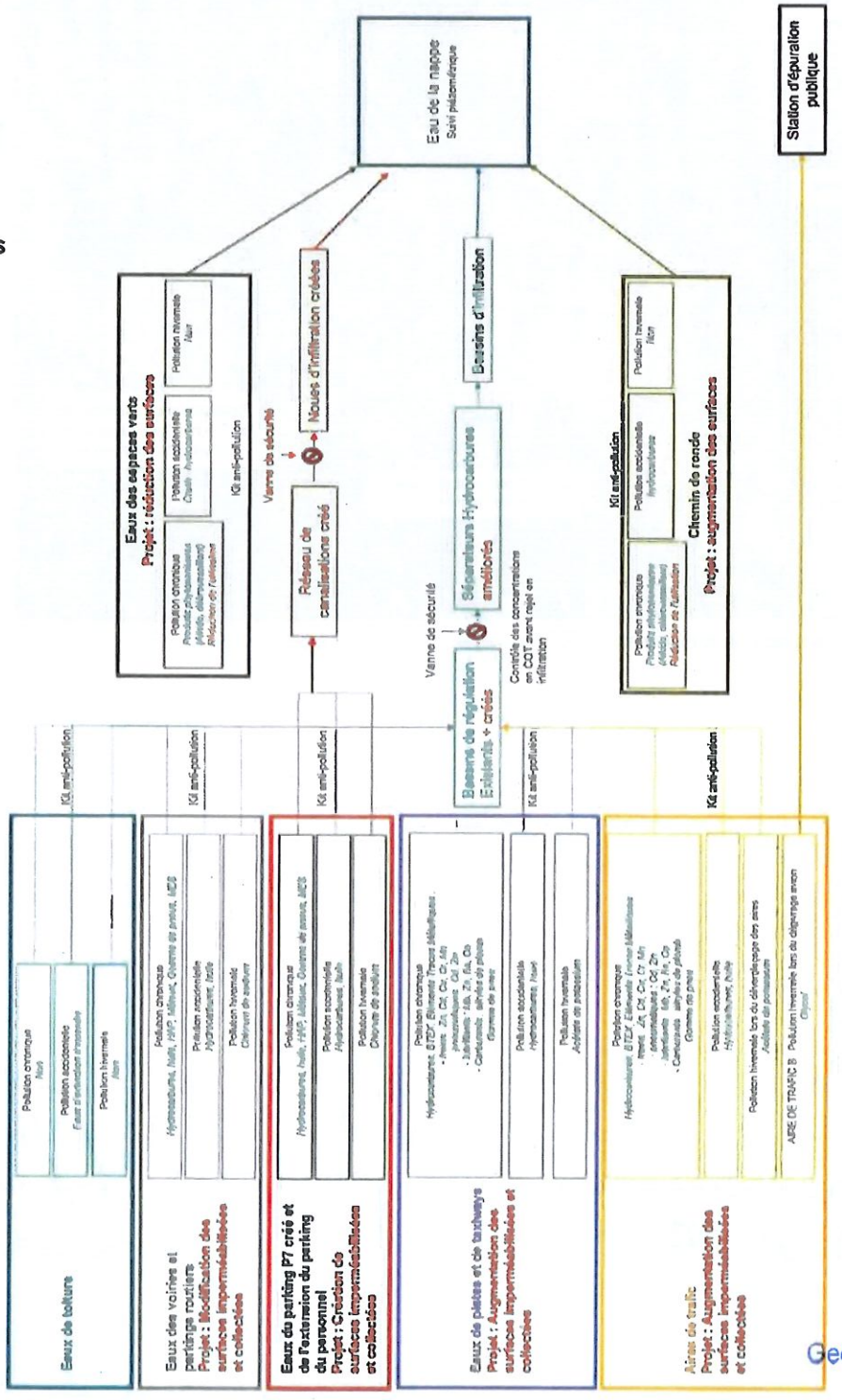
PRÉFET
DU NORD
*Liberté*
*Égalité*
*Fraternité*

**Préfecture du Nord /**
**Direction départementale des territoires et de la mer du Nord**
**Service Eau Nature et Territoires - Unité police de l'eau**

**Annexe 4**

**Arrêté préfectoral 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 Avelin, Fretin, Lesquin, Templemars et Vendeville (Nord)**

**Principe de gestion des eaux pluviales – Bassins de stockage et d'infiltration**



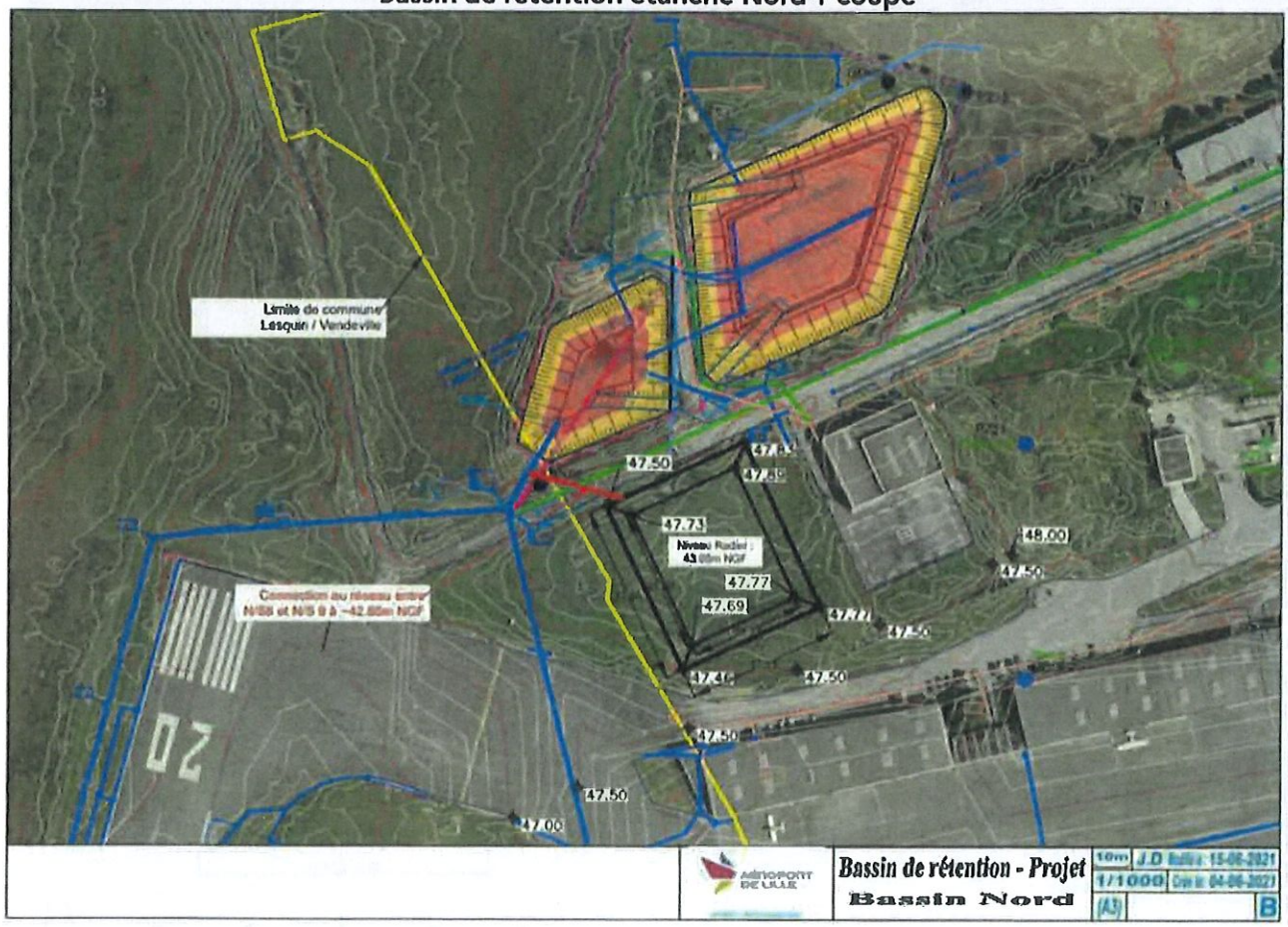

Georges-François LECLERC

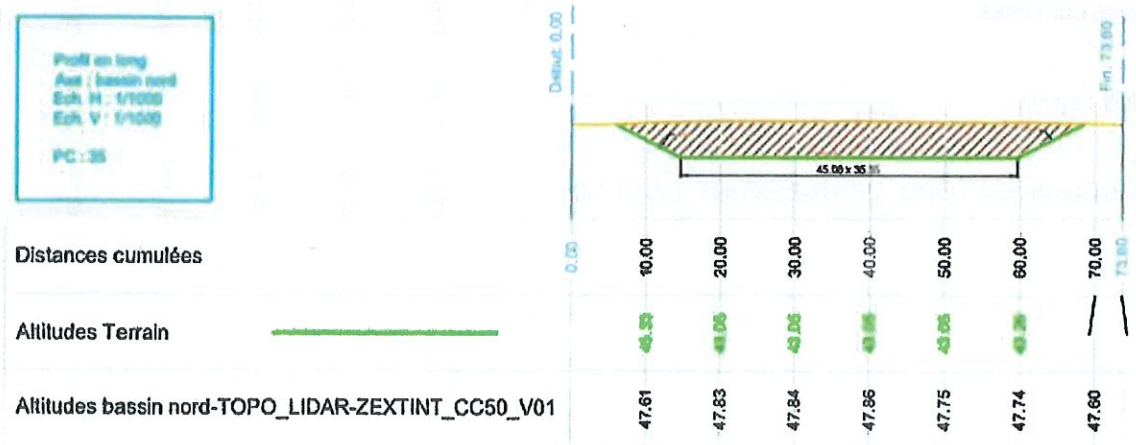
VU POUR ETRE ANNEXE à mon acte
en date du 06 JUIL 2022

**Annexe 5**

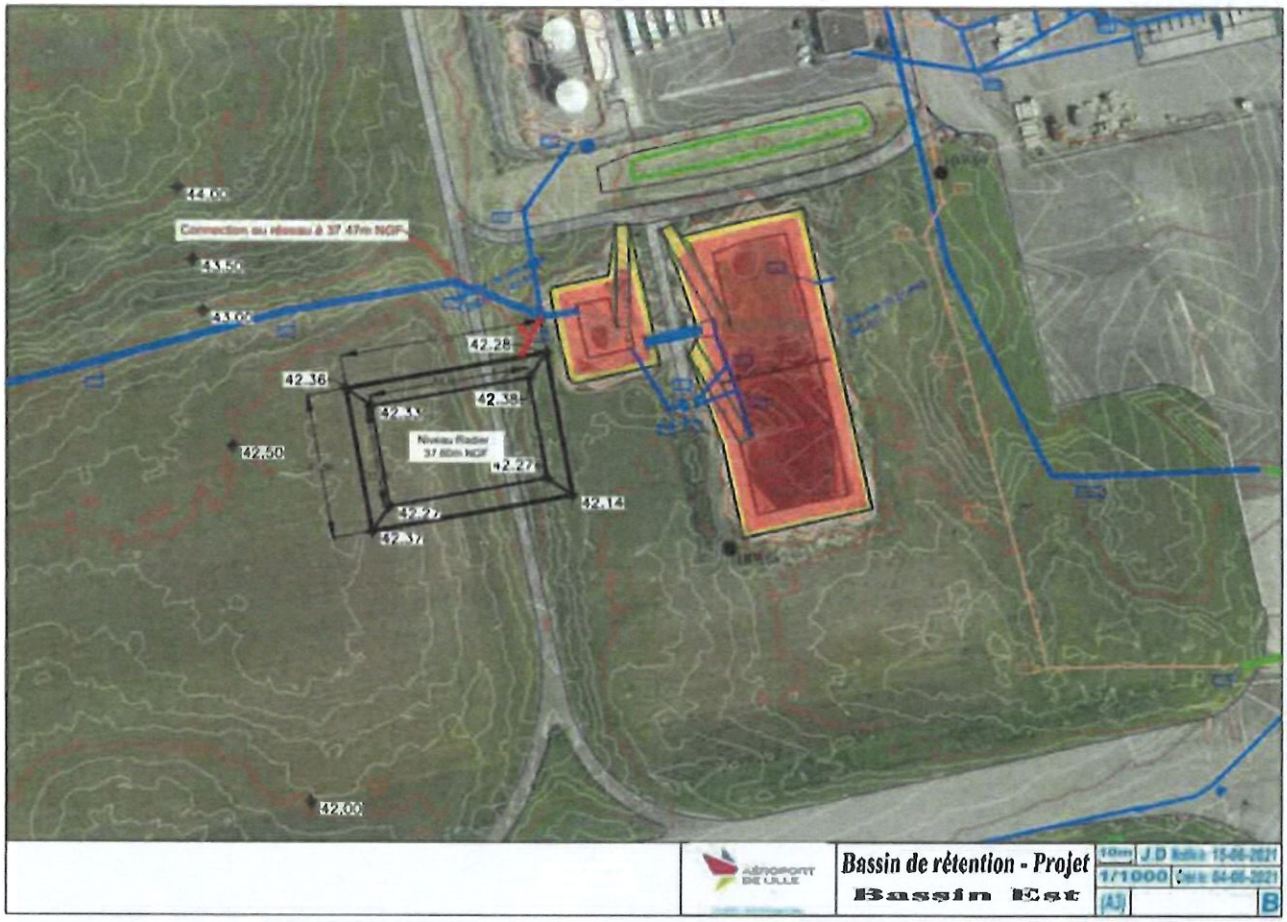
**Arrêté préfectoral d'autorisation environnementale**
**(au titre de l'article L214-1 du code de l'environnement)**
**relatif au projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin**
**sur le territoire des communes de Avelin, Fretin, Lesquin, Templemars et Vendeville (Nord)**

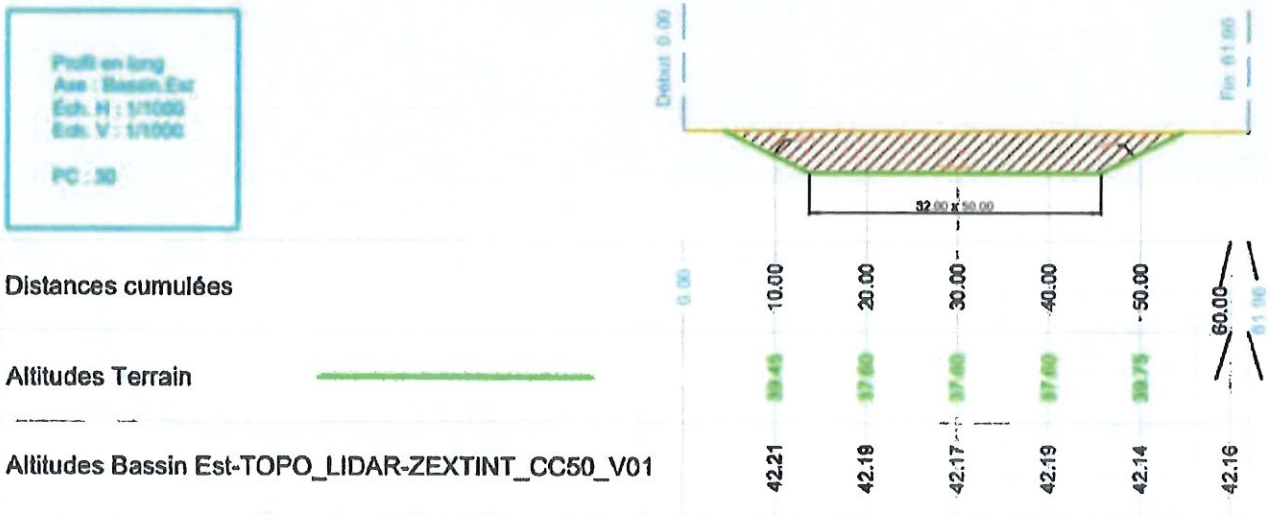
## Bassin de rétention étanche Nord + coupe



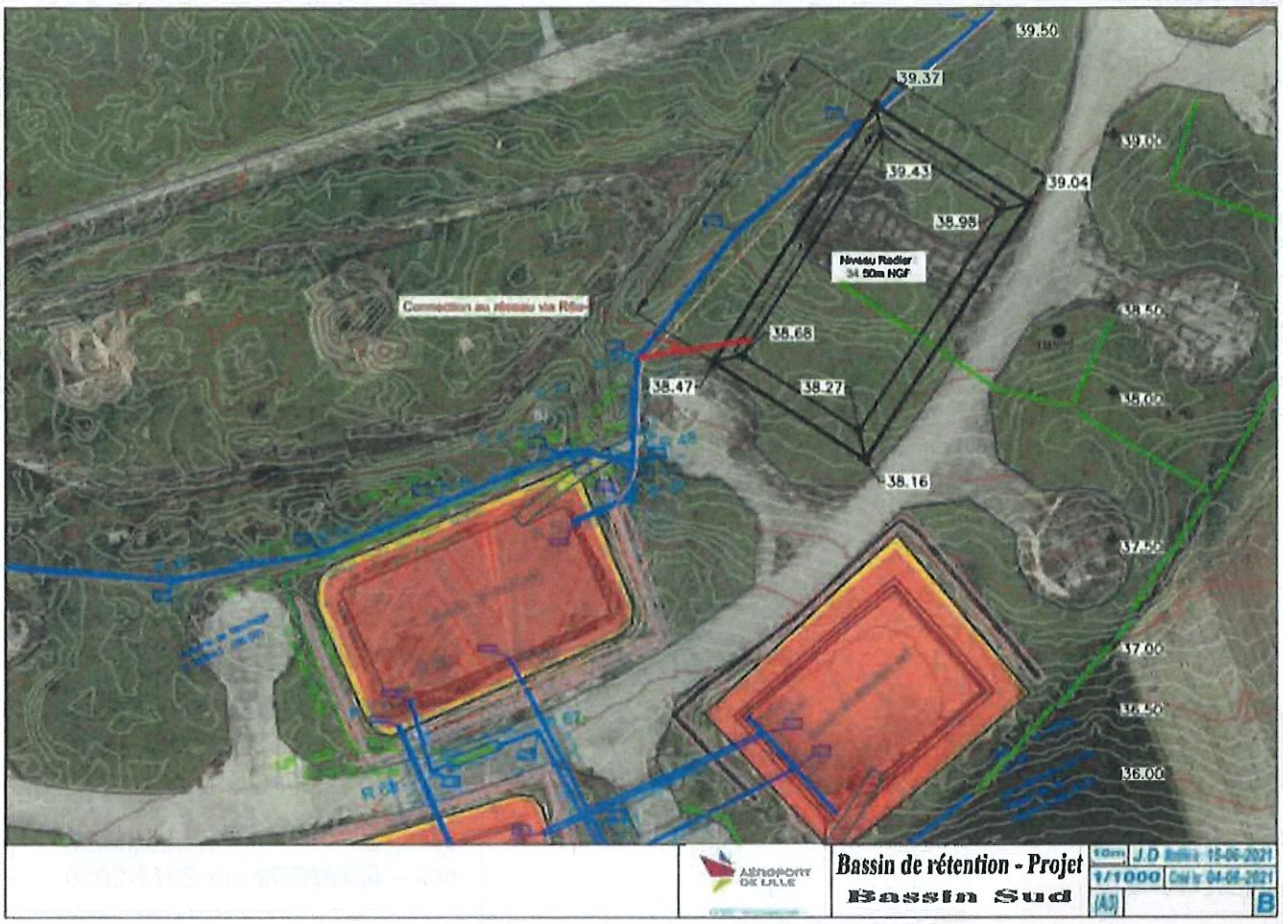



## Bassin de rétention étanche Est + coupe



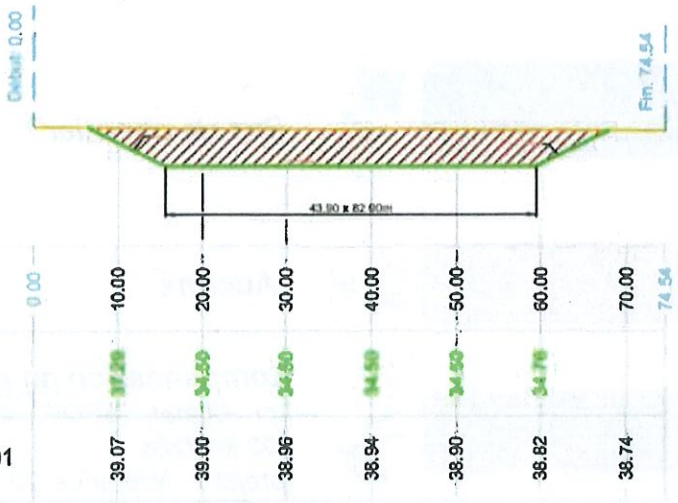



## Bassin de rétention étanche Sud + coupe




Profil en long
Axe : Bassin Sud
Ech. H : 1/1000
Ech. V : 1/1000

PC : 25




| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Distances cumulées | 0.00 | 10.00 | 20.00 | 30.00 | 40.00 | 50.00 | 60.00 | 70.00 | 74.54 |
| Altitudes Terrain | | 37.29 | 34.59 | 34.59 | 34.59 | 34.59 | 34.79 | | |
| Altitudes Bassin Sud-TOPO_LIDAR-ZEXTINT_CC50_V01 | | 39.07 | 39.00 | 38.96 | 38.94 | 38.90 | 38.82 | 38.74 | |

VU POUR ETRE ANNEXE à mon acte
en date du 06 JUIL. 2022



Georges-François LECLERC

**Annexe 6**

**Arrêté préfectoral 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 Avelin, Fretin, Lesquin, Templemars et Vendeville (Nord)**

## Gaz à effet de serre

| | <u>Compensation amont</u> | <u>Mesures de réduction</u> *maîtrisées par ADL* |
|---|---|---|
| EMISSIONS DIRECTES : GESTIONNAIRE AEROPORTUAIRE | **Aucune** * | *Electrification des véhicules, limitation du déstockage carbone, recours à des EnR, optimisation énergétique des surfaces réhabilitées… soit – **5,0 ktCO2** sur 2019-2050* |
| EMISSIONS INDIRECTES : AUTRES EMISSIONS DE LA PLATEFORME | **Aucune** * | *Substitution des APU, électrification des véhicules, passage des GPU au 400Hz soit - **1,0 ktCO2** sur 2019-2050* |
| EMISSIONS DIRECTES : CHANTIER PROJET | **Pas de chantier** | *Niveau C1 du label E+C- visé, **non chiffré*** |
| EMISSIONS INDIRECTES : TRAFIC ROUTIER | **Aucune** | *Amélioration desserte TC et modes doux, limitation du fret **non chiffré*** |
| EMISSIONS INDIRECTES : TRAFIC AERIEN | **<u>Compensation en partie</u>** *Loi Climat, SEQE, CORSIA* ***103 ktCO2e*** *(projet – référence 2019-2050 ou **94 ktCO2** sur 2019-2039)* | *Modulation de la redevance d'atterrissage, amélioration des temps de roulage des aéronefs… **non chiffré*** |

** Compensation d'une partie des déplacements professionnels en avion (par les compagnies via les mécanismes existants)*

| | Impact résiduel projet (DELTA projet – référence après mesures de réduction 2019-2050) | Impact résiduel projet (DELTA projet – référence après mesures de réduction 2019-2039) | Compensation proposée (jusqu'à fin de concession en 2039) |
|---|---|---|---|
|   | **1,0 ktCO2e** | **0,9 ktCO2e** | **9,7 kt CO2e** (sur émissions totales d'ADL en scénario de projet sur 2027-2039) |
|   | **8,3 ktCO2e** | **4,9 ktCO2e** | **Aucune** |
|  | **40,0 kt CO2e** (chantiers projet - référence) | **37,3 kt CO2e** (chantiers projet - référence) | **43,7 kt CO2e** (émissions totales des chantiers du projet sur 2019-2039) |
|   | **37,1 ktCO2e** | **26,7 ktCO2e** | **26,7 kt CO2e** (projet - référence sur concession 2019-2039) |
|   | **421 ktCO2e, dont 265 ktCO2e en trainées** (hors 103 ktCO2e de compensation amont, soit 524 ktCO2e au total) | **248 ktCO2e, dont 122 ktCO2e en trainées** (hors 94 ktCO2e de compensation amont. soit 342 ktCO2e au total) | **Aucune** |

** Compensation d'une partie des déplacements professionnels en avion (par les compagnies via les mécanismes existants)*



VU POUR ETRE ANNEXE à mon acte
en date du 06 JUIL. 2022

Georges-François LECLERC

PRÉFET
DU NORD
*Liberté*
*Égalité*
*Fraternité*

**Préfecture du Nord /**
**Direction départementale des territoires et de la mer du Nord**
**Service Eau Nature et Territoires - Unité police de l'eau**

**Annexe 7**

**Arrêté préfectoral 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 Avelin, Fretin, Lesquin, Templemars et Vendeville (Nord)**

## Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et compensatoires

| Mesure d'évitement | Mobilités et accessibilité | énergie | Climat GES | Agriculture | Sols et sous-sols | Eaux | Qualité de l'air | Acoustique | Milieu naturel | Paysages et patrimoine | Déchets | Pollution lumineuse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Phase chantier et exploitation-ME03 : Conserver la station d'*Ophrys abeille* (*Ophrys apifera* : espèce protégée au niveau régional et classée vulnérable par la Liste Rouge du Nord - Pas-de-Calais) | | | | | | | | | x | | | |
| Phase exploitation-ME01 : Ne pas poursuivre les études d'opportunités relatives au projet de développement immobilier tertiaire<br>cf. page 37 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Phase exploitation-ME02 : Maintenir la recharge de la nappe via l'infiltration des eaux pluviales (quantitatif)<br>cf. pages 45 et suivantes *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | x | | | | | | |

| Mesures d'accompagnement | Mobilités et accessibilité | énergie | Climat GES | Agriculture | Sols et sous-sols | Eaux | Qualité de l'air | Acoustique | Milieu naturel | Paysages et patrimoine | Déchets | Pollution lumineuse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Phase chantier-MA01 : Mettre en œuvre une démarche chantier à faibles nuisances<br>cf. pages 22, 23 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Phase chantier-MA07 : Réaliser une ACV en phase PRO prenant en compte les incidences du chantier<br>cf. pages 33 et suivantes de *la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | x | | | | | | | | | |

| Mesures d'accompagnement | Mobilités et accessibilité | énergie | Climat GES | Agriculture | Sols et sous-sols | Eaux | Qualité de l'air | Acoustique | Milieu naturel | Paysages et patrimoine | Déchets | Pollution lumineuse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Phase chantier-MA22 : Planifier les éventuelles coupures de réseaux en amont pour minimiser la gêne occasionnée | | x | | | | x | | | | | | |
| Phase chantier-MA31 : Planifier et manager la gestion des déchets en phase chantier<br>cf. page 81 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | | | x | |
| Phase chantier-MA32 : Valoriser les déchets du chantier<br>cf. pages 81 et 82 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | | | x | |
| Phase chantier-MA33 : Gérer les zones de stockage<br>cf. page 82 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | | | x | |
| Phase exploitation-MA02 : Mettre en œuvre une stratégie proactive à destination des donneurs d'ordre<br>cf. page 42 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | x | | x | | | | x | | | | | |
| Phase exploitation-MA03 : Améliorer l'accessibilité routière à la métropole lilloise (échanges avec les tiers)<br>cf. page 43 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | x | | | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MA04 : Mettre en place un plan de déplacement inter-entreprise<br>cf. pages 44 et 45 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | x | x | x | | | | x | x | | | | |
| Phase exploitation-MA05 : Favoriser l'intermodalité<br>cf. page 45 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | x | | | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MA06 : Accompagner l'évolution numérique dans les mobilités<br>cf. page 45 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | x | | | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MA08 : Obtenir la certification HQE bâtiment durable pour la partie nouvelle de l'aérogare<br>cf. pages 122 et 123 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | x | x | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MA09 : Obtenir la labélisation « énergie positive & réduction carbone » (E+C-) pour la partie nouvelle de l'aérogare<br>cf. page 123 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | x | x | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MA10 : Poursuivre la certification ISO 14 001<br>cf. pages 123 et 124 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | x | x | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MA11 : S'engager dans la démarche ACA<br>cf. pages 124 et 125 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | x | x | | | | x | | | | | |

| Mesures d'accompagnement | Mobilités et accessibilité | énergie | Climat GES | Agriculture | Sols et sous-sols | Eaux | Qualité de l'air | Acoustique | Milieu naturel | Paysages et patrimoine | Déchets | Pollution lumineuse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Phase exploitation-MA12 : Compenser les GES des émissions du trafic aérien (accompagnement des tiers)<br>cf. page 125 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | x | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MA13 : Déployer les SAF<br>cf. page 125 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | x | | | | x | | | | | |
| Phase exploitation-MA14 : Souscrire à un contrat d'électricité verte<br>cf. page 126 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | x | x | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MA15 : Mettre en place un calculateur de GES sur le site internet de l'aéroport<br>cf. page 126 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | x | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MA16 : Mettre en place un système management carbone<br>cf. pages 126 et 127 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | x | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MA17 : Favoriser la complémentarité avec le transport ferroviaire<br>cf. pages 45, 127 et 128 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | x | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MA18 : Encourager/accompagner les nouvelles formes de travail<br>cf. page 128 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MA19 : Pérenniser la fauche des prairies aéroportuaires et leur valorisation par des agriculteurs locaux | | | x | x | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MA20 : Maintenir la fonctionnalité des surfaces agricoles préservées<br>cf. page 93 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | x | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MA21 : Intégrer dans l'autorisation d'occupation temporaire (AOT) des restaurants (en particulier le restaurant des salariés) l'exigence de produits locaux<br>cf. page 94 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | X | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MA23 : Poursuivre l'amélioration des routes et des procédures de navigation aériennes pour en tirer un bénéfice environnemental<br>cf. pages 33 et 34 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | x | | | | |
| Phase exploitation-MA24 : Participer à l'élaboration du plan de gêne sonore<br>cf. pages 34 et 35 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | x | | | | |
| Phase exploitation-MA25 : Dialoguer, échanger et concerter avec le voisinage<br>cf. pages 35 et 36 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | X | | | | |

| Mesures d'accompagnement | Mobilités et accessibilité | énergie | Climat GES | Agriculture | Sols et sous-sols | Eaux | Qualité de l'air | Acoustique | Milieu naturel | Paysages et patrimoine | Déchets | Pollution lumineuse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Phase exploitation-MA26 : Maintenir des conditions stationnelles autour de l'*Ophrys abeille*<br>*cf. page 64 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | x | | | |
| Phase exploitation-MA27 : Créer un espace végétalisé composite<br>*cf. page 65 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | x | | | |
| Phase exploitation-MA28 : Créer une espace d'alimentation pour l'avifaune<br>*cf. pages 65 et 66 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | x | | | |
| Phase exploitation-MA29 : Adapter la palette végétale<br>*cf. page 66 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | x | | | |
| Phase exploitation-MA30 : Gérer les espaces verts de façon différenciée<br>*cf. page 66 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | x | | | |

| Mesures de réduction | Mobilités et accessibilité | énergie | Climat GES | Agriculture | Sols et sous-sols | Eaux | Qualité de l'air | Acoustique | Milieu naturel | Paysages et patrimoine | Déchets | Pollution lumineuse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Phase chantier et exploitation-MR34 : Maîtriser les espèces exotiques envahissantes<br>*cf. pages 71 et 72 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | x | | | |
| Phase chantier-MR01 : Organiser le chantier pour limiter les incidences en matière d'accessibilité<br>*cf. pages 28 et 29 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | x | | | | | | | | | | | |
| Phase chantier-MR05 : Organiser le chantier pour limiter les émissions GES<br>*cf. page 33 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | x | | | | | | | | | |
| Phase chantier-MR13 : Limiter les consommations en eau et en électricité en phase chantier | | x | | | | x | | | | | | |
| Phase chantier-MR16 : Organiser le chantier pour limiter les incidences sur l'activité agricole existante | | | | x | | | | | | | | |

| Mesures de réduction | Mobilités et accessibilité | énergie | Climat GES | Agriculture | Sols et sous-sols | Eaux | Qualité de l'air | Acoustique | Milieu naturel | Paysages et patrimoine | Déchets | Pollution lumineuse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Phase chantier-MR18 : Protéger les sols et la ressource en eau en phase chantier<br>cf. en page 37 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | x | x | | | | | | |
| Phase chantier-MR20 : Optimiser la gestion des terres lors des opérations de terrassement<br>*cf. pages 38 et 39 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | x | | | | | | | |
| Phase chantier-MR29 : Limiter les émissions de poussières liées au chantier<br>*cf. pages 45 et suivantes de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | x | | | | | |
| Phase chantier-MR30 : Organiser le chantier pour en limiter les nuisances acoustiques<br>*cf. pages 50 et 51 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | x | | | | |
| Phase chantier-MR32 : Adapter le planning des travaux pour le secteur des pistes<br>*cf. page 65 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | x | | | |
| Phase chantier-MR33 : Adapter le planning travaux pour les abattages d'arbres<br>*cf. page 66 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | x | | | |
| Phase chantier-MR36 : Limiter les nuisances visuelles liées au chantier<br>*cf. pages 74 et 75 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | | x | | |
| Phase chantier-MR38 : Limiter les pollutions lumineuses liées au chantier | | | | | | | | | | x | | |
| Phase chantier-MR40 : Optimiser la gestion des déchets en phase chantier | | | | | | | | | | | x | |
| Phase exploitation-MR02 : Améliorer la desserte en transport en communautaires<br>* Aménagement du parvis (gare routière)<br>* Augmentation des fréquences de la navette : Communication (site internet, traitement et visibilité des arrêts), Intégration au réseau Pass/Pass<br>* Desserte de l'aéroport par le réseau Arc-en-Ciel<br>* Développement des cars interurbains : service librement organisé (SLO)<br>*cf. page 38 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | x | | x | | | | x | | | | | |
| Phase exploitation-MR03 : Réaliser des stationnements phasés sur l'analyse des besoins<br>*cf. pages 39 et 40 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | x | | | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MR04 : Favoriser les modes doux pour les passagers de l'aéroport<br>*cf. pages 40 et 41 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | x | x | x | | | | x | x | | | | |

| Mesures de réduction | Mobilités et accessibilité | énergie | Climat GES | Agriculture | Sols et sous-sols | Eaux | Qualité de l'air | Acoustique | Milieu naturel | Paysages et patrimoine | Déchets | Pollution lumineuse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Phase exploitation-MR06 : Mettre en œuvre des moyens de substitution aux moteurs auxiliaires de puissance pour la fourniture d'électricité<br>*cf. pages 104 et 105 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | x | x | | | | x | | | | | |
| Phase exploitation-MR07 : Électrifier les véhicules<br>* Avitaillement carburant : inciter à l'utilisation de camion avitailleur hybride (prescription dans les OAT)<br>* Mettre à disposition des bornes de recharge électrique pour les engins d'assistance en escale en zone réservée<br>* Assistance en escale : inciter à la décarbonation du parc des véhicules légers et petits utilitaires à 100 % et refont de la gestion et du dimensionnement de la flotte (prescription dans les OAT)<br>* Renouveler la flotte de véhicules ADL par des véhicules électriques/hybrides<br>*cf. pages 105 et 106 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | x | x | | | | x | | | | | |
| Phase exploitation-MR08 : Étudier l'optimisation possible du roulage des aéronefs<br>*cf. page 107 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | x | x | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MR09 : Moduler la redevance incitative à l'utilisation des avions les plus performants en terme environnemental<br>*cf. page 107 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | x | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MR10 : Limiter le poids carbone de la construction<br>*cf. pages 108 à 110 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | x | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MR11 : Limiter le destockage carbone en réduisant les surfaces de prairies et de terres agricoles impactées<br>*cf. page 110 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | x | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MR12 : Favoriser un report modal plus prononcé pour le transport de marchandises<br>*cf. page 110 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | x | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MR14 : Limiter les consommations énergétiques en phase exploitation<br>*cf. pages 172 et 173 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | x | x | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MR15 : Mobiliser les énergies renouvelables et de récupération (EnR&R)<br>* Forage d'essai à réaliser our la géothermie<br>* Installation photovoltaïque sur les parking Prémium<br>* Déploiement d'environ 40 000 m² de panneaux photovoltaïques sous forme d'ombrières sur les parkings et en toiture du bâtiment fret (dépendant d'un appel à projet de la CRE)<br>*cf. pages 174 à 176 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | x | x | | | | | | | | | |

| Mesures de réduction | Mobilités et accessibilité | énergie | Climat GES | Agriculture | Sols et sous-sols | Eaux | Qualité de l'air | Acoustique | Milieu naturel | Paysages et patrimoine | Déchets | Pollution lumineuse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Phase exploitation-MR17 : Limiter le changement d'usage des sols affectés à une activité agricole<br>*cf. pages 92 et 93 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | x | | | | | | x | | |
| Phase exploitation-MR19 : En cas de pollution accidentelle, retirer rapidement les terres souillées<br>cf. en page 38 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | x | x | | | | | | |
| Phase exploitation-MR21 : Prendre en compte les risques présents au sein de la plateforme aéroportuaire<br>cf. en page 39 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MR22 : Limiter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols<br>cf. pages 67 et 68 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact | | | x | x | x | x | | | x | | | |
| Phase exploitation-MR23 : Améliorer les séparateurs hydrocarbures entre bassins<br>cf. en page 10 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | x | | | | | | |
| Phase exploitation-MR24 : Maîtriser l'usage des produits phytosanitaires dans le cadre de l'entretien de la végétation du site<br>cf. en page 11 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | x | x | | | x | | | |
| Phase exploitation-MR25 : Actualiser les dispositions en cas de pollution accidentelle<br>cf. en page 11 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | x | x | | | | | | |
| Phase exploitation-MR26 : Actualiser les dispositions pour le traitement des pollutions chroniques<br>cf. en page 11 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | x | x | | | | | | |
| Phase exploitation-MR27 : Actualiser les dispositions pour le traitement des pollutions saisonnières<br>cf. en page 12 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | x | x | | | | | | |
| Phase exploitation-MR28 : Réduire les consommations d'eau potable | | | | | | x | | | | | | |
| Phase exploitation-MR31 : Maîtriser les vols de nuit. Pas de trafic supplémentaire de nuit exprimé en nombre de mouvements par rapport à 2019 en valeur absolue<br>Mettre en place une modulation horaire et acoustique de la redevance d'atterrissage et aménagement de la redevance de stationnement de nuit en place à partir de 2021<br>cf. en page 33 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | x | | | | |

| Mesures de réduction | Mobilités et accessibilité | énergie | Climat GES | Agriculture | Sols et sous-sols | Eaux | Qualité de l'air | Acoustique | Milieu naturel | Paysages et patrimoine | Déchets | Pollution lumineuse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Phase exploitation-MR35 : Limiter l'attractivité du site pour les espèces<br>cf. en pages 60 à 62 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | x | | | |
| Phase exploitation-MR37 : Assurer l'intégration architecturale, urbaine et paysagère de l'opération | | | | | | | | | | x | | |
| Phase exploitation-MR39 : Limiter la consommation d'énergie et la pollution lumineuse liée au système d'éclairage :<br>* Étude d'éclairage (caractérisation de la pollution lumineuse et prescriptions environnementales)<br>* Généralisation de l'éclairage LED à l'ensemble de la plateforme aéroportuaire. Gestion des éclairages extérieurs par lumandar (horloge astronomique) > gain d'une heure d'éclairage par jour<br>* Étude de l'évaluation de la pollution lumineuse à l'échelle de la plateforme<br>cf. en pages 87 et suivantes *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | | | x | |
| Phase exploitation-MR41 : Optimiser la collecte des déchets<br>cf. en page 84 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | | | x | |
| Phase exploitation-MR42 : Réduire la production de déchets<br>* Déployer une politique zéro déchet<br>* Mettre en place une politique d'achat permettant de réduire les déchets (limitation des produits jetables, reprise des équipements pour les fournisseurs, etc.)<br>* Politique de limitation des impressions papier (paramétrage des imprimantes, etc.)<br>cf. en pages 84 et 85 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | | | x | |
| Phase exploitation-MR43 : Valoriser les déchets<br>* Engagement d'ADL d'atteindre 90 % de valorisation matière pour tous les déchets pris en charge par le gestionnaire avec comme principal levier :<br>* Identifier les flières de tri du territoire et adapter les collectes<br>* Sensibiliser et déployer des dispositifs innovant pour inciter les différents publics à respecter les consignes de tri (nudge, signalétique)<br>* Mettre en place la tarification incitative auprès des gros producteurs (dans les AOT)<br>* Suivi en continu de la production de déchets à l'échelle de la plateforme aéroportuaire<br>cf. en page 85 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | | | x | |
| Phase exploitation-MR44 : Réduire le volume d'eaux pluviales à collecter par le réseau actuel<br>cf. en pages 23 et 24 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | x | | | | | | |

| Mesures de réduction | Mobilités et accessibilité | énergie | Climat GES | Agriculture | Sols et sous-sols | Eaux | Qualité de l'air | Acoustique | Milieu naturel | Paysages et patrimoine | Déchets | Pollution lumineuse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Phase exploitation-MR45 : Empêcher la surverse des ouvrages de rétention vers les ouvrages d'infiltration pour la pluie 20 ans 4 heures<br>cf. en pages 32, 35 et suivantes *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | x | | | | | | |

| Mesures de suivi | Mobilités et accessibilité | énergie | Climat GES | Agriculture | Sols et sous-sols | Eaux | Qualité de l'air | Acoustique | Milieu naturel | Paysages et patrimoine | Déchets | Pollution lumineuse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Phase exploitation-MS01 : Faire le bilan de la mise en œuvre du plan d'actions du plan de déplacement d'entreprise et l'actualiser<br>cf. en pages 46 à 48 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | x | x | x | | | | x | x | | | | |
| Phase exploitation-MS02 : Réaliser régulièrement des enquêtes déplacement et études trafic<br>* Enquête voyageurs (fréquence tous les «3 mois)<br>* Enquête spécifique sur les mobilités<br>cf. en page 48 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | x | | | | | | | | | | | |
| Phase chantier-MS03 : Analyser la qualité des déblais avant le terrassement et pendant le chantier<br>cf. en page 40 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | x | x | | | | | | |
| Phase exploitation-MS04 : Poursuivre le suivi piézométrique et le suivi de la qualité des eaux infiltrées<br>cf. en page 43 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | x | | | | | | |
| Phase exploitation-MS05 : Prévoir un entretien régulier des ouvrages de gestion des eaux pluviales<br>cf. en page 43 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | x | | | | | | |
| Phase exploitation-MS06 : Suivre et surveiller la qualité de l'air en engageant un partenariat avec ATMO Hauts de France | | | | | | | x | | | | | |
| Phase chantier-MS07 : Suivre le niveau sonore au cours du chantier<br>cf. en page 51 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | x | | | | | |
| Phase exploitation-MS08 : Suivre les évolutions des documents de planification du territoire pour maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport<br>cf. en page 36 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | x | | | | |

| Mesures de suivi | Mobilités et accessibilité | énergie | Climat GES | Agriculture | Sols et sous-sols | Eaux | Qualité de l'air | Acoustique | Milieu naturel | Paysages et patrimoine | Déchets | Pollution lumineuse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Phase exploitation-MS09 : Suivre régulièrement le nombre de mouvements par tranche horaire et communiquer<br>cf. en page 37 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | x | | | | |
| Phase chantier-MS10 : Assurer le suivi écologique du chantier<br>cf. en page 73 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | x | | | |
| Phase exploitation-MS11 : Assurer le suivi des espèces exotiques envahissantes sur 3 ans<br>cf. en page 73 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | x | | | |
| Phase exploitation-MS12 : Assurer le suivi des populations d'*Ophrys abeille*<br>*cf. en page 67 de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | x | | | |

| Mesures réglementaires | Mobilités et accessibilité | énergie | Climat GES | Agriculture | Sols et sous-sols | Eaux | Qualité de l'air | Acoustique | Milieu naturel | Paysages et patrimoine | Déchets | Pollution lumineuse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Phase exploitation-REG01 : Garantir l'accès à la mobilité pour tous<br>cf. en page 49 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | x | | | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-REG02 : Prévoir des places de stationnement équipées et équipables pour la recharge électrique des véhicules<br>cf. en page 128 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | x | x | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-REG03 : Intégrer dans la préparation des permis de construire les prescriptions établies dans le cadre de l'étude géotechnique<br>cf. en page 40 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | x | | | | | | | |
| Phase exploitation-REG04 : Respecter les dispositions de l'arrêté d'autorisatino de déversement des eaux domestiques et industrielles dans le système d'assainissement de la MEL datant du 18 mai 2001<br>cf. en page 32 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | x | | | | | | |
| Phase exploitation-REG05 : Renouveler le système de bruit et de suivi des trajectoires<br>cf. en page 37 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | x | | | | |

| Mesures réglementaires | Mobilités et accessibilité | énergie | Climat GES | Agriculture | Sols et sous-sols | Eaux | Qualité de l'air | Acoustique | Milieu naturel | Paysages et patrimoine | Déchets | Pollution lumineuse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Phase exploitation-REG06 : Assurer le monitoring de bruit et le traitement des signalements riverains<br>cf. en page 37 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | x | | | | |
| Phase exploitation-REG07 : Prendre en compte le patrimoine archéologique du territoire<br>cf. en page 75 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | | | | | | | | | | |

| Mesures compensatoires | Mobilités et accessibilité | énergie | Climat GES | Agriculture | Sols et sous-sols | Eaux | Qualité de l'air | Acoustique | Milieu naturel | Paysages et patrimoine | Déchets | Pollution lumineuse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Phase exploitation-MC01 : Créer un fond carbone visant à étudier et financer des actions innovantes permettant de poursuivre des démarches d'évitement et de réduction des émissions de gaz à effet de serre<br>cf. en pages 117 et 118 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | x | | | | | | | | | |
| Phase exploitation-MC02 : Compenser les émissions de la plateforme Airport Carbon Accréditation 3+<br>cf. en page 119 *de la pièce B 03, partie 3 de l'étude d'impact* | | | x | | | | | | | | | |

VU POUR ETRE ANNEXE à mon acte
en date du 06 JUIL. 2022

Georges-François LECLERC

PRÉFET
DU NORD
*Liberté*
*Égalité*
*Fraternité*

**Préfecture du Nord /**
**Direction départementale des territoires et de la mer du Nord**
**Service Eau Nature et Territoires - Unité police de l'eau**

**Annexe 8**

**Arrêté préfectoral 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 Avelin, Fretin, Lesquin, Templemars et Vendeville (Nord)**

## Phasage et calendrier prévisionnel

Le phasage ci-dessous a été imaginé avant la crise de la Covid19. Il a été ajusté au 1er trimestre 2021 en fonction des informations disponibles à cette période, et alors que les perspectives de reprise du trafic aérien restent très incertaines.

L'engagement des travaux, en particulier de l'aérogare, est susceptible d'être différé en fonction de la vitesse de cette reprise (détails décrits au 1.5 de la pièce ADL_Piece C-04-Description projet).

- Courant 2022--------Début des travaux de modernisation de l'aérogare (mise à niveau du contrôle des bagages de soute).
- 2025 à 2030----------Mise en service échelonnée du projet
- 2023 – 2025----------Travaux de construction des nouveaux locaux de l'aérogare et aménagement des parkings
- 2025----------Mise en service de l'aérogare et début de la réhabilitation de l'aérogare existante
- 2025 – 2027----------Réhabilitation de l'aérogare existante
- Après 2025----------Travaux des taxiways et extension des parkings avions
- 2022 – 2025----------Travaux relatifs aux accotements de la piste
- 2022 – 2025----------Réalisation du chemin de ronde

VU POUR ETRE ANNEXE à mon acte
en date du 06 JUIL. 2022

Georges-François LECLERC

PRÉFET
DU NORD
*Liberté*
*Égalité*
*Fraternité*

**Préfecture du Nord /**
**Direction départementale des territoires et de la mer du Nord**
**Service Eau Nature et Territoires - Unité police de l'eau**

**Annexe 9**

**Arrêté préfectoral 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 Avelin, Fretin, Lesquin, Templemars et Vendeville (Nord)**

**Document type de transmission d'avis de démarrage/fin des travaux**
**voire d'interruption/reprise des travaux**

## Aéroport de Lille SAS

CS90227, 59812 LESQUIN Cedex

Le pétitionnaire ci-dessus dénommé déclare[1] :

==> avoir démarré les travaux à la date du,_____ (1er envoi de cet imprimé)

==> avoir terminé les travaux à la date du_____ (2ème envoi de cet imprimé)

Fait à_____, le _____.

Nota : Le présent imprimé peut être utilisé pour tout arrêt/redémarrage du chantier.

**Pièce à renvoyer en DDTM, à l'unité police de l'eau dûment complété, daté et signé à :**

Direction départementale des territoires et de la mer du Nord
Service Eau Nature et Territoires – Unité Police de l'Eau
**62 boulevard de Belfort – CS 90007 – 59042 LILLE Cédex**

1 - Déclaration à faire au démarrage, ainsi qu'à chaque reprise après interruption des travaux.



VU POUR ETRE ANNEXE à mon acte
en date du 06 JUIL. 2022

Georges-François LECLERC