

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE LILLE**

N°2208424

**ASSOCIATION NON A L'AGRANDISSEMENT
DE L'AEROPORT DE LILLE
ET AUTRES**

**M. Pierre Lassaux
Juge des référés**

Ordonnance du 5 décembre 2022

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Le juge des référés

Vu la procédure suivante :

Par une requête, enregistrée le 7 novembre 2022, l'association non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille, l'association Nord Nature Environnement et l'association France Nature Environnement Hauts-de-France, représentées par Me Ruef et Me Faro, avocats, demandent au juge des référés, saisi sur le fondement des dispositions de l'article L. 521-1 du code de justice administrative :

1°) d'ordonner la suspension de l'exécution de l'arrêté du préfet du Nord du 6 juillet 2022 portant autorisation environnementale au bénéfice de la société Aéroport de Lille SAS relatif à la réalisation du projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat la somme de 2 000 euros à verser à chacune d'entre elles au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Les requérantes soutiennent que :

- la requête est recevable dès lors qu'elle a été introduite dans le délai de recours de quatre mois suivant sa publication ;

- les associations requérantes ont chacune un intérêt à agir ; l'association Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille a pour objet depuis son enregistrement en préfecture le 21 mars 2021 de s'opposer à l'agrandissement de l'aéroport de Lille-Lesquin ; les associations Nord Nature Environnement et France Nature Environnement Hauts-de-France disposent d'un agrément pour la protection de l'environnement conformément aux dispositions de l'article L.141-1 du code de l'environnement ;

- l'urgence est caractérisée ; la décision en cause entraîne pour les requérantes des conséquences difficilement réparables ; le calendrier prévu pour les travaux ne permet pas de sauvegarder les intérêts qu'elles défendent dans l'attente de la décision au fond ; la SAS Aéroport de Lille a annoncé que la réalisation du forage-test soumis au régime de la déclaration et figurant dans l'arrêté débutera à compter 8 novembre 2022 ;

- des doutes sérieux quant la légalité de l'arrêté attaqué sont à relever, en effet :

* une information complète n'a pas été donnée au public, lors du déroulement de l'enquête publique ce qui l'entache d'irrégularité ; l'arrêté attaqué a méconnu les dispositions des articles L.123-1 et L.123-13 du code de l'environnement ; l'agence régionale de santé des Hauts-de-France n'a été consultée que dans le cadre de l'instruction de la demande de permis de construire ; l'avis pourtant aborde des points importants liés à la protection de la ressource en eau ; l'agence régionale de santé annonce dans son avis la consultation d'un hydrogéologue agréé ; le rapport établi par l'hydrogéologue agréé avait été demandé mais n'était pas disponible lors du déroulement de l'enquête publique ; l'hydrogéologue avait bien rendu son avis le 17 décembre 2021 pourtant celui-ci n'a pas été transmis aux commissaires enquêteurs durant l'enquête publique qui a eu lieu du 10 janvier 2022 au 1^{er} mars 2022 ; l'avis de l'hydrogéologue pointait la pollution chronique du site lié à l'activité aéroportuaire ; ce spécialiste insiste sur le fait que le projet de modernisation par sa nature impliquera inéluctablement un transfert de la pollution vers le milieu naturel ; l'hydrogéologue préconise afin de diminuer l'impact lié à l'imperméabilisation des sols résultant du projet de modernisation, de localiser les bassins du Nord plus à l'ouest afin que la recharge en eaux pluviales bénéficie aux champs captants ; l'implantation de nouveaux piézomètres dans cette zone est nécessaire afin de préciser le tracé de la ligne de partage à la fois pour les basses et les hautes eaux ; l'hydrogéologue indique que la pollution chronique ne se limite pas qu'aux hydrocarbures, à l'acétate de potassium et au glycol, alors même qu'ils constituent la part la plus importante des pollutions générées ; il convient, selon l'hydrogéologue, d'équiper le site d'avaloirs de décantation dotés de filtre « Adopta » ; en intégrant ces filtres, le dispositif gagnerait en efficacité ; l'avis favorable de l'hydrogéologue étant conditionné par le respect des dispositions qu'il préconise, les mesures prévues initialement par le pétitionnaire sont donc jugées insuffisantes par ce spécialiste ; en l'absence de ce document réalisé par l'hydrogéologue, l'information du public est donc insuffisante ;

* le dossier de demande d'autorisation est incomplet ; l'arrêté attaqué méconnaît donc les dispositions de l'article R.181-13 du code de l'environnement, dès lors que la demande d'autorisation n'inclut pas les mesures permettant une utilisation efficace, économe et durable des ressources en eau notamment par le développement de la réutilisation des eaux usées traitées et de l'utilisation des eaux de pluie en remplacement de l'eau potable ;

* l'étude d'impact présentée par le pétitionnaire est insuffisante ; elle méconnaît les dispositions du III de l'article L.122-1 et de l'article R.122-5 du code de l'environnement ; l'avis de l'autorité environnementale souligne une carence importante de l'étude d'impact s'agissant de l'impact sonore généré par l'aéroport ; l'indication suivant laquelle le bruit routier apparaît prépondérant ne reflète pas selon l'autorité environnementale, la réalité des nuisances sonores générées par les avions ; l'autorité environnementale constate dans son avis du 3 novembre 2021 que le dossier soumis par le pétitionnaire n'examine pas l'impact du bruit en dessous de 50 décibels ; si l'augmentation du bruit généré par le projet proposé n'est que de 1,8 dB ce qui peut être jugé faible ce n'est qu'en raison du fait que ce chiffre ne traduit qu'une augmentation moyenne ; l'autorité environnementale préconise de respecter un bruit aérien moyen de 45 dB(A) en journée et de 40 dB(A) la nuit ; l'autorité environnementale recommande dans son avis de reprendre l'évaluation des effets sanitaires du bruit ne tenant pas compte des données les plus récentes relatives au caractère évènementiel du bruit telles que présentées par le rapport de l'agence nationale de sécurité sanitaire, de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) notamment en recourant à l'indicateur Laeq ; le pétitionnaire se défend en opposant que l'article R.571-45 du code de l'environnement qui prévoit une augmentation de plus 2 dB pour estimer que la modification est significative alors que ces dispositions ne s'appliquent pas aux infrastructures aéroportuaires ; le pétitionnaire en

réponse à la préconisation de l'autorité environnementale de mettre en place un couvre-feu nocturne s'est borné à opposer le fait que la mise en œuvre d'un plan de gêne sonore (PGS) et l'éventuelle étude d'approche équilibrée préalable indispensable à un arrêté ministériel de réduction des possibilités de mouvements en période de nuit, sont des procédures qui relèvent des services compétents de l'Etat ; toutefois, ces affirmations sont erronées puisque le plan de gêne sonore (PGS) est établi à partir des données fournies par l'exploitant ; le PGS n'est en outre pas un préalable obligatoire à l'édiction d'un arrêté ministériel de réduction des possibilités de mouvement en période de nuit ; la décision de prévoir un couvre-feu nocturne relève de la compétence de l'exploitant de l'aéroport ; dans la mesure l'aéroport de Lille-Lesquin compte parmi les 150 aéroports dont la gestion a été confiée à des collectivités territoriales ou leur groupement ; le pétitionnaire ne peut pas davantage affirmer, comme il le fait dans son mémoire en réponse, que les vols commerciaux nocturnes seraient nécessaires pour accueillir des vols sanitaires ; ces vols sanitaires sont exclus des restrictions s'appliquant aux aéroports coordonnés conformément aux dispositions de l'article R.132-4 du code de l'aviation civile ; l'étude d'impact ne peut donc être regardée comme ayant suffisamment prise en considération les incidences acoustiques générées par la hausse du trafic aérien diurne et nocturne induit par le projet de modernisation de l'aéroport ; les mesures proposées dans l'étude d'impact pour éviter les effets négatifs du projet sur ce point sont également insuffisantes ; l'étude d'impact est également insuffisante s'agissant de déterminer les risques d'accident, de catastrophes majeures et de situation d'urgence ; l'étude d'impact n'envisage pas l'hypothèse d'un accident majeur hors-piste dans les zones entourant l'aéroport et ne disposant d'aucun dispositif pour éviter une pollution majeure des eaux souterraines ; l'étude d'impact est insuffisante au regard de l'incidence du projet sur la biodiversité en méconnaissance des dispositions des articles L.163-1, L.110-1-2 L.122-1 et R.122-5-II-5 du code de l'environnement ; l'étude d'impact du pétitionnaire est révélatrice de l'incompréhension par celui-ci des enjeux relatifs à la biodiversité ; la phase chantier du projet totalise en effet 12,10 ha de perte définitive de prairies aéroportuaires auxquels s'ajoutent 9,8 ha de perte temporaire qui impacteront deux espèces d'oiseaux nicheurs que sont le bruant proyer et l'alouette des champs ; la première espèce est en danger et la seconde est classée vulnérable dans la liste rouge des espèces menacées dans le Nord-Pas-de-Calais ; l'effet du projet sur la biodiversité n'est, par ailleurs, envisagée dans sa phase exploitation qu'au regard du péril animalier ; les enjeux d'effondrement de la biodiversité à l'échelle nationale sont ignorés ; le pétitionnaire a minimisé les effets du projet sur la biodiversité ; le dossier est insuffisant au regard de la détermination des effets du projet sur le climat et sur la vulnérabilité de celui-ci au changement climatique ; l'autorité environnementale a ainsi recommandé au porteur du projet dans son avis précité du 3 novembre 2021 de décrire précisément les mesures à prévoir pour prendre en compte le changement climatique ; le pétitionnaire s'est borné à évaluer dans sa réponse la prise en compte des hausses de températures ; le dossier est insuffisant au regard de la protection des ressources en eau et des risques associés au forage géothermique ; s'agissant de la gestion des eaux pluviales, l'étude d'impact omet de caractériser avec précision quel type de pollution rejoint les eaux de ruissellement ni n'indique quelle est la proportion de chacun de ces facteurs polluants, leur quantité et leur volume prévisible en fonction des hypothèses de trafic aérien ; l'étude ne prend pas en compte les métaux lourds au motif qu'ils resteraient confinés dans les premiers centimètres du sol ; le volet qualité de l'air de l'étude d'impact précise que du dioxyde d'azote, des particules en suspension PM10, des particules fines PM2,5, du benzène, du butadiène, du dioxyde de soufre, de l'arsenic, du cadmium, du chrome, du nickel et du benzopyrène sont des polluants rejetés dans l'atmosphère qui retombent aux sols et rejoignent les nappes ; l'étude d'impact est muette sur cette pollution ; l'étude d'impact n'évoque pas la pollution engendrée par l'augmentation du trafic aérien en dehors du périmètre même de

l'aéroport ; la pollution générée par les avions est très importante en phase de décollage et d'atterrissage notamment lorsqu'ils survolent les champs captants à basse altitude ;

* l'arrêté attaqué méconnaît les dispositions de l'article L.123-7 et R. 122-10, 1° du code de l'environnement reprenant les articles 3 paragraphe 1 et 5 de la convention du 25 février 1991 dite d'Espoo sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontalier ainsi que son appendice I ; l'étude d'impact n'analyse aucun effet possible sur le projet au-delà de la frontière belge ; l'impact acoustique existe déjà en Belgique ; les autorités belges se sont d'ailleurs manifestées ; il n'est pas précisé dans l'étude d'impact ou le rapport d'enquête publique quelle réponse leur a été apportée ; aucun délai n'a été donné aux autorités belges pour manifester leur intention de participer à l'enquête publique ;

* l'arrêté attaqué méconnaît les dispositions des articles L.211-1 et R.211-1 du code de l'environnement ; l'étude d'impact identifie précisément l'huile de moteur comme l'une des sources essentielles de pollution chronique accidentelle ; il n'existe pourtant aucun filtre permettant de s'assurer que les huiles et les polluants autres que les hydrocarbures ne se déversent pas dans les bassins d'infiltrations ; l'autorisation permet ainsi de déverser dans les eaux souterraines après infiltration des huiles appartenant à une catégorie interdite par l'article R.211-60 du code de l'environnement ;

* l'autorisation environnementale ainsi accordée est incompatible avec les prescriptions protégeant l'aire d'alimentation des champs captants du Sud de Lille et le principe qui guide le projet d'intérêt général (PIG) 2007, le PLUi 2 de la MEL et le document d'orientation et d'objectifs du schéma de cohérence territoriale de Lille Métropole tenant à ce que la protection de l'aire d'alimentation des captages implique nécessairement l'innocuité quantitative ou qualitative de tout projet à la nappe ;

* l'autorisation environnementale méconnaît le principe de prévention et non-régression en l'absence de prise en considération des nuisances sonores générées par les vols nocturnes ; elle méconnaît à ce titre l'article 1^{er} de la charte de l'environnement qui prévoit que chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de l'environnement, l'article 3 de cette même charte et l'article L.110-1, 2° et 9° du code de l'environnement ainsi que les dispositions de l'article L.122-1 du même code ; le projet de modernisation de l'aéroport se fonde sur une perspective d'accroissement significatif du nombre de passagers transportés ce qui justifierait le doublement des surfaces de bâtiment existants, l'extension de l'aire de trafic aéronefs et l'augmentation du trafic aéronefs ; les mesures de compensation prévues par l'autorité environnementale sont insuffisantes pour compenser les nuisances générées par le développement de l'activité aéroportuaire ; la violation du principe de non régression résulte du fait que l'exploitant ne prend aucune disposition pour limiter les vols de nuit s'en tenant à un simple statu quo en valeur absolue et par rapport à 2009 ; cette mesure de retour en arrière constitue à elle-seule une régression tout comme l'absence de justification des motifs d'intérêt général qui conduisent l'exploitant à maintenir les vols de nuit contre l'avis de l'agence régionale de santé et celui de l'autorité environnementale.

Par un mémoire enregistré le 24 novembre 2022, la société Aéroport de Lille SAS, représentée par Me Ceccarelli-Le Guen, avocate conclut au rejet de la requête des associations requérantes et à ce qu'il soit mis à leur charge solidaire la somme de 6 000 euros au titre de l'article L.761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- la condition d'urgence n'est pas caractérisée ; d'une part, les travaux de forage-test qui ont débuté le 8 novembre 2022 sont limités ; ils ont une durée très courte ; le forage-test a d'ailleurs été réalisé entre le 8 et le 10 novembre 2022 ; ils sont désormais achevés ; ils ont fait l'objet de prescriptions nécessaires pour pallier tout risque d'atteinte aux milieux aquatiques ; ils ne présentent pas de dangers graves pour l'environnement ; les tests sont uniquement destinés à vérifier la réponse thermique du sol et n'impliqueront aucun pompage de nappe ; d'autre part, il existe un intérêt public manifeste à poursuivre la réalisation du projet de modernisation de l'aéroport de Lille sur lesquels elle a pris un engagement en sa qualité de concessionnaire du service public aéroportuaire pour assurer la continuité et la qualité du fonctionnement d'une infrastructure essentielle pour le territoire ; les travaux en cause sont nécessaires pour garantir la continuité, le fonctionnement et la sécurité du service public ; les travaux « côté piste » incluent la réalisation des accotements sur la piste 08/26, la création d'un taxiway parallèle à la piste 01/19, l'extension de l'aire de trafic BRAVO et la réalisation d'un chemin de ronde lequel n'entraîne aucune imperméabilisation des sols ; la plateforme aéroportuaire dispose d'un certificat au sens de l'article 34 du règlement européen n°2018/1139 lequel comporte des dérogations aux normes applicables dont une dérogation valable jusqu'au 31 décembre 2015 ; la création des accotements est demandée afin de lever cette dérogation ; la réalisation de ces travaux est prévue sur une période de trois ans en raison notamment du respect des périodes de nidification de la faune aviaire et ne peut souffrir d'aucun retard ; les travaux de démolition de la façade sont liés à la nécessité de parer le risque d'exposition aux attaques à la voiture bélier ; ne pas réaliser rapidement ces travaux pourrait remettre en cause la qualité et l'attractivité du service public aéroportuaire sur le territoire en raison des risques de saturation totale du terminal qui pourrait survenir entre 2023 et 2027 selon les différents scénarios de reprise du trafic aérien ; une absence de réalisation des travaux pourrait faire perdre une chance pour le territoire de bénéficier d'un fort développement socio-économique ;

- s'agissant des moyens de nature à créer un doute sérieux quant à la légalité de l'arrêté attaqué :

* l'avis de l'hydrogéologue a été sollicité par le préfet du Nord ; contrairement à ce que soutiennent les requérantes, l'avis de l'hydrogéologue est favorable au projet ; cet avis a été communiqué au maître d'ouvrage trop tardivement pour pouvoir être matériellement joint au dossier d'enquête publique ; l'avis a cependant été transmis aux services de l'Etat le 3 janvier 2022 ; cet avis a été adressé le 17 mars 2022 aux commissaires enquêteurs ; les prescriptions qui ont été jugées nécessaires ont été reprises dans l'arrêté préfectoral accordant l'autorisation ; s'agissant des préconisations de l'hydrogéologue relative aux filtres de type « Adopta », elle n'a pas été retenue par l'aéroport de Lille ; Adopta est une association qui promeut la gestion de l'eau à ciel ouvert mais elle ne fournit pas de filtres ; la fiche technique n°6 sur les bouches d'injection à laquelle l'hydrogéologue fait référence permet de reprendre les eaux pluviales de 200 à 250 m² de voirie avec un filtre d'une surface de 12 dm² environ ; cette solution technique n'est pas adaptée par rapport aux débits à traiter, l'aéroport comprenant 95 ha de surfaces imperméabilisées ; ces filtres sont par ailleurs redondants avec le dispositif envisagé ; il y a donc bien un filtre avant infiltration ce qui répond en définitive à la demande de l'hydrogéologue ; en tout état de cause, le public a bénéficié d'une information suffisante dans le cadre de l'enquête publique dans la mesure où l'étude d'impact évoque à de nombreuses reprises la nécessité de protéger les champs captants et présente des résultats d'une modélisation hydrogéologique spécifique pour mesurer l'impact des volumes infiltrés sur la qualité de l'eau des champs captants ; la circonstance que l'avis de l'hydrogéologue n'était pas joint, dès lors qu'il ne s'agissait pas d'un avis obligatoire prévu par un texte légal ou réglementaire

préalablement à l'enquête publique ne remet pas en cause la complétude de l'information du public lors du déroulement de l'enquête publique ;

* s'agissant de la complétude du dossier de demande d'autorisation ; la demande d'autorisation comprend bien des mesures permettant une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau conformément aux dispositions de l'article R.181-13 du code de l'environnement ; l'étude d'impact comporte plusieurs mesures intégrant la limitation des consommations d'eau à savoir une charte chantier à faibles nuisances, une réduction des consommations d'eau potable qui relève des thèmes traités par la certification HQE BD ; la poursuite de la certification ISO14001, la limitation de la consommation d'eau en phase chantier et la réduction de la consommation d'eau potable ; elle a produit un additif au chapitre 15 de l'étude d'impact comptabilité du projet avec les documents de planification et son articulation avec les plans, schémas et programmes ; le dossier comportait donc tous les éléments concernant une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau ;

* s'agissant de l'insuffisance de l'étude d'impact ; le contenu d'une étude d'impact doit être proportionné aux enjeux du projet et des impacts significatifs de celui-ci sur l'environnement ; notamment pour en tirer des conséquences nécessaires sur la mise en œuvre de la démarche « éviter, réduire, compenser » ; l'étude d'impact analyse exhaustivement l'ambiance sonore à l'état initial sur l'aire d'étude, la réglementation applicable et les incidences du projet sur celle-ci ; il est ainsi possible de considérer raisonnablement qu'une ambiance sonore inférieure à 55 dB(A) ne pose pas de risque sanitaire notable et qu'en outre une augmentation de 2 dB(A) ne constitue pas une incidence notable sur l'ambiance initiale faute d'être perceptible ; l'étude d'impact évalue ainsi la hausse des niveaux sonores liés aux bruits aériens qui seront spécifiquement liés au projet d'extension de l'aéroport de 1,5 dB à 1,8 dB sur l'aire d'étude d'ici à 2039 et 2050, soit des niveaux sonores non significatifs ; les requérantes ne démontrent pas que les modélisations réalisées seraient erronées ; s'agissant des seuils de 40 Ln (nuit) et 45 Lden (le jour) invoqués par les requérantes reprenant les recommandations de l'ANSES à ce sujet, ils ne sont associés à aucune maladie grave pour des bruits correspondants à ces seuils ou supérieurs dans la limite de 50 dB (A) ; l'ANCUSA n'a pas demandé les calculs de courbes Lden 45 et Ln 40 ; elle a néanmoins fourni ces courbes à la demande de l'autorité environnementale ; ces courbes démontrent d'ailleurs que les surfaces concernées n'évoluent pas significativement entre la situation actuelle et la situation projetée ; en outre, elle s'est engagée afin de tenir compte de la sensibilité du public à plafonner le nombre de mouvements de nuit à la valeur constatée en 2019, à la mise en place d'une modulation horaire et acoustique de la redevance d'atterrissage augmentée de 60 % pour les vols de nuit, la gratuité du parking avions pendant la nuit ; l'instauration d'un couvre-feu relève en revanche des pouvoirs de police spéciale de l'aviation civile ; s'agissant de l'incomplétude en matière d'accident majeur, l'étude d'impact aborde ce sujet ; elle décrit trois types d'accident ; le délestage d'avions, le renversement accidentel d'hydrocarbures et le péril aviaire ; en revanche la gestion d'un risque aérien grave relève du droit international et des dispositions spécifiques du code de la sécurité intérieure telles que celles des articles R.741-1 à R.741-48 ; les requérantes n'invoquent de leur côté aucune donnée permettant de justifier du caractère probable d'un accident majeur hors-piste et de ses conséquences pour l'environnement ; eu égard à la très faible probabilité d'un tel accident hors-piste, l'étude d'impact pouvait ne pas l'aborder sans qu'elle puisse être regardée comme irrégulière ; s'agissant de la biodiversité, l'étude d'impact décrit en détails que la perte des prairies aéroportuaires servant d'habitat à deux espèces d'oiseaux nicheurs n'est pas de nature à remettre en cause la capacité de maintien de la population de bruant poyer et d'alouette des champs à l'échelle locale ; en dépit de l'absence d'incidence notable du projet sur la biodiversité, il est prévu des mesures d'évitement et de réduction consistant en la conservation des stations d'Ophrys abeille par un balisage des stations et une exclusion des stations des zones de chantier, en adaptant les périodes de travaux

aux principales périodes d'activité et de sensibilité des espèces, à éviter l'abattage d'arbre en période de nidification et à limiter l'artificialisation des sols et enfin l'abandon d'un projet immobilier initialement programmé ; la prévention du péril aviaire implique pour l'aéroport de prendre des mesures de prévention telles que des prélèvements ; les prélèvements d'animaux ont fortement diminué sur les six dernières années avec le perfectionnement des techniques d'effarouchement ; s'agissant de la suffisance du dossier concernant les incidences sur le climat et la vulnérabilité du projet au changement climatique ; l'étude d'impact examine les évolutions prévisibles des précipitations jusqu'à la fin du XX^{ème} siècle ; tenant compte du fait que le projet implique une imperméabilisation supplémentaire par rapport à l'état initial et de la possibilité d'évènement pluvieux extrême, l'étude d'impact étudie une gestion des eaux pluviales pour gérer des pluies vingtennales puis au-delà de permettre une possibilité de surverse pour les pluies centennales ; sur la suffisance du projet concernant la protection de la ressource en eau pluviale et des risques liés au forage géothermique ; les relevés piézométriques ne montrent pas d'impact de l'activité aéroportuaire sur la qualité des eaux souterraines eu égard à la gestion des eaux pluviales déjà actuellement pratiquée sur l'aéroport ; les dispositifs actuels de gestion des eaux seront améliorés avec des séparateurs d'hydrocarbures ; les requérantes ne sont pas fondées à soutenir que les concentrations résiduelles des pollutions rejetées dans la nappe de la craie par infiltration n'auraient pas été évaluées ; l'étude d'impact ne souffre d'aucune insuffisance sur ce point ; si les associations requérantes soutiennent que les modélisations de l'étude d'impact n'aborde pas les risques de pollution aux métaux lourds, il résulte de l'étude hydrogéologique jointe à l'étude d'impact que cette analyse n'est pas nécessaire, la gestion des métaux lourds ne constituant pas un enjeu en matière de pollutions des eaux souterraines, dès lors qu'ils ne traversent pas les sols vers la nappe dans le cadre d'infiltrations ; cette analyse scientifique n'est pas remise en cause par les associations requérantes ; par ailleurs, les polluants atmosphériques susceptibles de se déposer sur les sols en période sèche ou lors de précipitations sont précisés dans l'étude d'impact ; la plupart de ces polluants concernent des métaux lourds qui, comme il a été rappelé, sont insusceptibles de migrer vers la nappe ; les hydrocarbures sont précisément traités dans le cadre des études de modélisation ; les associations n'indiquent pas comment les particules fines peuvent, par lessivage des sols, entraîner une pollution de la nappe ; l'étude d'impact aborde la pollution par particules fines et en conclut que les accumulations de celles-ci ne sont pas détectables dans la végétation autour de ses installations ; la majorité des concentrations de polluants atmosphériques les plus significatives est due au trafic routier et non au trafic aérien ;

* le projet n'a pas d'impact transfrontalier ; l'application de la convention d'Espoo au projet est discutable dès lors que le projet ne porte pas sur la construction d'un aéroport, seul visé par l'appendice I, mais sur sa simple modernisation ; en tout état de cause, le projet n'a pas d'incidence notable sur le territoire belge ; le territoire belge est en limite de l'aire d'étude ;

* la décision attaquée ne méconnaît pas les dispositions des articles L.211-1, R.211-1 et R.211-60 du code de l'environnement ; les pollutions résiduelles après traitement des eaux pluviales de l'aéroport seront plus faibles en situation future par rapport à l'état initial grâce à l'installation de séparateurs à hydrocarbures sur les bassins de rétention et sur les zones à forts enjeux telles que les parkings avant tout rejet dans les bassins d'infiltration ;

* le projet est compatible avec les prescriptions protégeant l'aire d'alimentation des champs captants ;

* les associations requérantes ne démontrent pas que le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin serait susceptible de notablement aggraver l'ambiance sonore sur l'aire d'étude des nuisances acoustiques à l'horizon 2039 ou 2050 ; des mesures de réduction des bruits la nuit ont par ailleurs été décidées ; les associations requérantes ne démontrent pas qu'elles seraient insuffisantes ; en tout état de cause, l'adoption de mesure de

couvre-feu sur les vols nocturnes ne relève pas de la démarche d'évaluation environnementale mais des pouvoirs de police spéciale du ministre chargé de l'aviation civile ; le principe de non régression ne s'applique qu'aux actes réglementaires et non aux actes individuels, comme en l'espèce.

Par un mémoire enregistré le 25 novembre 2022, le préfet du Nord conclut au rejet de la requête.

Il soutient que :

- la condition d'urgence n'est pas remplie ; les travaux de forage sont d'ores et déjà achevés ; il n'y a plus d'urgence à suspendre l'autorisation attaquée ; par ailleurs, la réalisation du forage est strictement encadrée selon une méthodologie d'exécution décrite dans l'étude d'impact conformément à l'avis de l'hydrogéologue agréé ; l'absence de réalisation des travaux « côté piste » pourrait conduire à la perte pour l'aéroport de ses autorisations à opérer ; « côté terminal », les travaux de suppression de la rampe d'accès permettent de prémunir le terminal contre les attaques de voitures béliers ; par ailleurs la saturation de l'infrastructure actuelle qui atteint ses limites de capacité nécessite que le terminal soit réhabilité ;

- sur l'absence de doute sérieux quant à la légalité ; l'avis de l'hydrogéologue n'est pas obligatoire ; le dossier d'enquête publique comprenait par ailleurs d'abondants éléments d'information et d'études sur la protection de la ressource en eau ainsi que sur la qualité des sols ; l'absence de l'avis de l'hydrogéologue n'a pas vicié la procédure ; le dossier d'autorisation apparaît complet au regard de l'utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau ; l'étude d'impact est suffisamment complète et détaillée ; en matière de protection des populations contre le bruit, les indicateurs retenus ont été définis en concertation avec l'ANCUSA ; les courbes sont abordées sur le Lden 50, référence réglementaire de la courbe extérieure D (zone de bruit faible) du plan d'exposition au bruit ; l'étude a été complétée par une note complémentaire suite à l'avis de l'autorité environnementale afin de répondre à la recommandation de cette dernière sur le bruit ; cette note fournit des cartes permettant de visualiser les courbes Lden et Ln aux différentes échéances du projet par le tracé des courbes respectivement de 45 dB pour la courbe Lden et 40 dB pour la courbe Ln ; des mesures de réduction ont été envisagées afin de réduire le bruit la nuit ; l'étude d'impact conclut à une incidence très limitée du projet en termes de nuisances sonores ; en ce qui concerne les accidents majeurs, l'hypothèse d'un déversement hors-piste est étudiée ; il est d'ailleurs conclut que l'impact environnemental dans une telle hypothèse de délestage de substances hors-piste, est minime ; la probabilité d'un accident majeur hors-piste est extrêmement faible ; en outre la gestion du risque d'accident grave hors-piste relève du droit international et des dispositions spécifiques du code de la sécurité intérieure ; il n'appartient pas à l'autorité environnementale de prévoir des mesures de réduction ou de compensation pour tenir compte d'un risque majeur en dehors du périmètre de l'aéroport ; cette étude d'impact alors même qu'elle n'étudie pas le risque de pollution des eaux souterraines suite à un accident survenu hors-piste est néanmoins parfaitement proportionnée aux enjeux ; de toute évidence, cette circonstance n'a pas pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ni a été de nature à exercer une influence sur la décision prise par l'autorité environnementale ; l'étude d'impact est complète en matière d'incidence sur la biodiversité ; s'agissant du caractère complet de l'étude d'impact au regard du climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique, l'étude a envisagé précisément le sujet de l'incidence des températures élevées sur la qualité du tarmac de l'aéroport ; l'étude traite également des autres effets potentiels du changement climatique ; la question des précipitations est ainsi abordée de même que des événements météorologiques

extrêmes ; en outre, contrairement à ce qui est affirmé par les requérantes, les projections ne démontrent pas une hausse des précipitations en région Hauts-de-France ; le phénomène d'inondation dû à des pluies extrêmes est également étudié ; l'étude d'impact est également suffisamment complète au regard de la protection des ressources en eau ; dans le cadre de la modélisation hydrodynamique et hydrodispersive de la nappe de la Craie, seuls ont fait l'objet d'une modélisation effective les polluants susceptibles d'être retrouvés au droit de l'aéroport c'est-à-dire de l'acétate de potassium et le kérosène ; s'agissant des métaux lourds, ils ne nécessitaient pas de modélisation, dès lors que la majorité des métaux lourds rejetés dans l'eau est sous forme particulaire et tend à se déposer, à précipiter ou s'adsorber à la matière organique, au fer ou oxydes de manganèse ; les polluants restent confinés dans les premiers centimètres du sol ; l'impact de la pollution aérienne a été étudié ; il n'a pas été démontré d'impacts significatifs de dépôts particulaires émis par les avions sur la qualité des sols à proximité de l'aéroport ; s'agissant du non-respect allégué des dispositions relatives à l'existence d'un impact transfrontalier ; le préfet du Nord a notifié par courriers du 11 février 2022 au ministre président du gouvernement flamand, au ministre président de la Wallonie et de la Fédération Wallonie-Bruxelles et aux bourgmestres belges le lien internet donnant accès à l'intégralité du dossier de l'enquête publique ; par courrier du 28 février 2022, la région flamande a estimé qu'aucun impact significatif n'était à prévoir ; la décision attaquée n'a pas méconnu les dispositions de l'article L.211-1 et R.211-1 et suivants du code de l'environnement ; la décision attaquée n'a pas à être compatible avec un SCOT, un PLU ou un PIG ; ce moyen doit être écarté comme étant inopérant ; s'agissant de la comptabilité au SDAGE Artois Picardie et SAGE Marque-Deûle, les requérantes ne précisent pas avec quelles dispositions de ces documents l'autorisation serait incompatible ; le moyen n'est pas assorti de précisions suffisantes pour en apprécier le bien-fondé ; s'agissant du non-respect du principe de prévention et non-régression, les associations requérantes invoquent une violation des articles 1^{er} et 3 de la charte de l'environnement, alors qu'ils ne sont pas d'application directe ; si les requérantes invoquent une violation de l'article L.110-1 du code de l'environnement, elles n'expliquent pas en quoi le principe de prévention aurait été méconnu ; les incidences en matière sonores sont limitées et des mesures d'évitement ont été adoptées ; aucune régression ne peut être constatée ; le projet ne prévoit pas d'augmentation des vols de nuit ; par ailleurs, le moyen n'est pas opérant car l'acte attaqué a un caractère individuel et non réglementaire.

Vu :

- la requête de plein contentieux par laquelle les requérantes demandent l'annulation de l'arrêté attaqué ;
- les autres pièces du dossier.

Vu :

- la Constitution, notamment son préambule ;
- la convention sur l'évaluation de l'impact de l'environnement dans un contexte transfrontière, signée à Espoo le 25 février 1991 ;
- le code de l'environnement ;
- code de l'aviation civile ;
- code de la sécurité intérieure ;
- le code de justice administrative.

Le président du tribunal a désigné M. Lassaux, premier conseiller, pour statuer sur les demandes de référé.

Les parties ont été régulièrement averties de l'audience publique du 25 novembre 2022 à 11h00.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de M. Lassaux juge des référés ;
- les observations de Me Faro et Ruef, représentant les associations requérantes, qui ont développé oralement leur argumentation écrite, en maintenant l'ensemble de leurs conclusions et moyens ; ils insistent sur l'urgence à suspendre l'autorisation environnementale au motif que si les premiers travaux de forage sont achevés, d'autres travaux sont à prévoir et peuvent entraîner une pollution chronique de la nappe de la Craie ; les travaux de construction des bassins peuvent être lancés immédiatement ; il existe, par ailleurs, un risque de pollution de la nappe de la Craie qui n'est pas lié exclusivement aux travaux de forage-test ; ils soutiennent que l'avis de l'hydrogéologue n'a jamais été communiqué au public dans le cadre de l'enquête publique ; l'autorité environnementale n'a pas tenu compte de l'ensemble des prescriptions de l'hydrogéologue ; par ailleurs, ils soutiennent que les autorités belges ont été informées tardivement du déroulement d'une enquête publique alors que le projet de modernisation du terminal a un impact sonore significatif sur leur population en méconnaissance des règles relatives à l'information des autorités et du public en cas de projet ayant des répercussions sur l'environnement dans une zone transfrontalière ; s'agissant du bruit généré par le projet de modernisation du terminal, la mise en place d'un couvre-feu aurait dû s'imposer, alors que l'exploitant pouvait, dans le cadre des conditions d'exploitation de l'infrastructure qu'il élabore, ne pas autoriser les vols commerciaux la nuit ; il n'y a pas de motif d'intérêt général à permettre les vols de nuit qui génèrent des nuisances sonores ;

- les observations de Mme Rigot, représentant le préfet du Nord, qui a développé oralement l'ensemble de son argumentation écrite, en insistant sur le fait qu'il n'y a pas d'urgence à suspendre l'autorisation environnementale ainsi accordée, dès lors que les travaux de forage-test sont achevés ; aucune atteinte à l'environnement n'a été constatée ; ils soutiennent que le forage s'est arrêté à une profondeur de 69 mètres ; il faut désormais une nouvelle autorisation pour poursuivre les forages ; que les travaux concernant les bassins ne sont pas prévus dans l'immédiat ; que l'avis de l'hydrogéologue n'est pas obligatoire ; qu'aucun des moyens invoqués n'est de nature à créer un doute sérieux quant à la légalité de l'autorisation environnementale.

- les observations de Me Ceccarelli-Le Guen et Me Cuny, représentant la société Aéroport de Lille, qui ont développé oralement leur argumentation écrite ; ils soutiennent également qu'il n'y a pas d'urgence à suspendre l'exécution de l'autorisation environnementale ; que le forage-test est achevé et ne présente pas de dangers pour l'environnement ; que les travaux concernant les bassins ne sont pas prévus dans l'immédiat ; que les travaux concernant les taxiways et le parking « avion » sont envisagés en 2024 ; que les travaux relatifs aux accotements ne peuvent être lancés immédiatement car des études supplémentaires sont nécessaires pour intégrer les préconisations de l'hydrogéologue sur ce point ; que s'agissant des nuisances sonores, ils rappellent qu'il n'y a pas de référentiels officiels pour les bruits aériens ; les valeurs et la méthodologie retenus ont été validés par l'ANCUSA ; les nouvelles courbes de bruit effectuées à la demande de l'autorité environnementale ont bien été soumises au public dans le cadre de l'enquête publique, puisque le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale a été joint au dossier d'enquête publique.

La clôture de l'instruction a été différée au 28 novembre 2022 à 16 heures.

Par un mémoire enregistré le 28 novembre 2022 à 13h36, l'association Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille, l'association Nord Nature Environnement et l'association France Nature Environnement Hauts-de-France, représentés par Me Ruef et Me Faro, avocats, conclut aux mêmes fins par les mêmes moyens que la requête.

Elles soutiennent en outre que le planning existant des travaux et joint à l'étude d'impact démontre l'imminence des travaux non seulement des accotements des pistes mais de l'aménagement du parking dès 2023 ; les bassins peuvent être réalisés sans l'obtention préalable d'un permis de construire et sont destinés à recevoir les eaux pluviales de parkings devant être réalisés dès 2023 ; ces bassins recevront des eaux de pluie chargées de polluants ; il y a donc un risque sur l'innocuité de cette infiltration sur une aire d'alimentation des champs captants ; sur le périmètre de l'étude d'impact et de l'enquête publique, le préfet du Nord ne produit pas le courrier des autorités belges qui lui a été transmis ni ne précise qu'elle est cette autorité ; si l'on retient les seuils de bruit recommandés par l'ANSES, un impact notable existe en Belgique ; les autorités belges n'ont pas été informées de ces nouveaux calculs ; les dispositions de l'article L.123-7 du code de l'environnement ont bien été méconnues ; la prolongation de l'enquête publique n'est motivée en méconnaissance des dispositions de l'article L.123-9 du code de l'environnement ; s'agissant des risques de pollution des eaux souterraines, l'autorisation environnementale ne tient pas compte des prescriptions de l'hydrogéologue ; il ne peut être soutenu que le système de gestion des eaux pluviales intègre déjà les prescriptions de l'hydrogéologue, sauf à considérer que cet expert n'a pas compris le dossier qui lui a été soumis ; cet avis de l'hydrogéologue n'a pas été soumis au public alors qu'il était pourtant nécessaire à la parfaite information du public conformément à l'article L.123-13 du code de l'environnement.

Considérant ce qui suit :

1. L'aéroport de Lille-Lesquin est exploité par la société Aéroport de Lille SAS en exécution de la concession de service public conclu en juillet 2019 avec le syndicat mixte des aéroports de Lille-Lesquin et Merville (SMALIM) devenu le 1^{er} juillet 2022 le syndicat mixte de l'aéroport de Lille Métropole après acquisition des propriétés des aéroports de Lille-Lesquin et Merville. Le conseil syndical SMALIM a approuvé le projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin et a autorisé le concessionnaire a déposé les demandes d'autorisation nécessaire à la réalisation de ce projet. Le projet global de modernisation de l'aéroport porte sur la modernisation du terminal avec la démolition de la rampe d'accès et du parking existant en façade accompagnée de l'agrandissement et de la réhabilitation de l'aérogare dont le plancher doit passer d'une superficie de 17 411 m² à 28 964 m², à l'aménagement du parvis en pôle multimodal, l'aménagement des parkings véhicules légers en portant la capacité totale de stationnement à 5 966 places avec la reconfiguration des parkings P1 et P6, la réhabilitation du parking P2, la création d'un parking P7 de 727 places et l'aménagement d'ombrières photovoltaïques sur le parking le plus proche de l'aérogare. Le projet prévoit également des travaux « côté pistes » avec la création d'accotements de part et d'autre de la piste principale, la mise en conformité de la largeur des taxiways et congé de raccordement, la création d'un taxiway à la piste secondaire et l'extension du parking avion BRAVO et du parking ECHO. Le projet prévoit enfin la réalisation d'un chemin de ronde périphérique et de bassins de rétention étanche. La société Aéroport de Lille SAS a déposé une demande de permis de construire le 15 juillet 2021. Le 20 juillet 2021, la société de l'Aéroport de Lille a déposé une demande

d'autorisation environnementale nécessaire au projet de modernisation au titre de la loi sur l'eau. L'avis de l'autorité environnementale a été rendu le 3 novembre 2021. Une enquête publique s'est déroulée du 10 janvier 2022 au 1^{er} mars 2022 à l'issue de laquelle la commission d'enquête a transmis son rapport favorable assorti d'une réserve et de cinq recommandations. Le 6 juillet 2022 le préfet de Région a délivré une autorisation environnementale portant sur le projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin. Par cette requête, l'association Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille, l'association Nord Nature Environnement et l'association France Nature Environnement Hauts-de-France demandent au juge des référés, saisi sur le fondement des dispositions de l'article L. 521-1 du code de justice administrative d'ordonner la suspension de l'exécution de l'arrêté du préfet du Nord du 6 juillet 2022 portant autorisation environnementale au bénéfice de la société Aéroport de Lille SAS afin de réaliser le projet de modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin.

Sur les conclusions formées sur le fondement de l'article L. 521-1 du code de justice administrative :

2. Aux termes de l'article L. 521-1 du code de justice administrative : « *Quand une décision administrative, même de rejet, fait l'objet d'une requête en annulation ou en réformation, le juge des référés, saisi d'une demande en ce sens, peut ordonner la suspension de l'exécution de cette décision, ou de certains de ses effets, lorsque l'urgence le justifie et qu'il est fait état d'un moyen propre à créer, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de la décision (...)* ».

3. En l'état de l'instruction, aucun des moyens visés ci-dessus invoqués par les associations requérantes, développés dans leurs différentes écritures et maintenus à l'audience, n'est propre à créer un doute sérieux quant à la légalité de l'arrêté attaqué. Par suite, les conclusions visées ci-dessus à fin de suspension doivent être rejetées, sans qu'il soit besoin d'examiner si les conditions tenant à l'urgence d'une telle mesure sont réunies.

Sur les conclusions formées sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

4. Aux termes de l'article L. 761-1 du code de justice administrative : « *Dans toutes les instances, le juge condamne la partie tenue aux dépens ou, à défaut, la partie perdante, à payer à l'autre partie la somme qu'il détermine, au titre des frais exposés et non compris dans les dépens. Le juge tient compte de l'équité ou de la situation économique de la partie condamnée. Il peut, même d'office, pour des raisons tirées des mêmes considérations, dire qu'il n'y a pas lieu à cette condamnation.* ».

5. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mis à la charge de l'Etat, qui n'est pas dans la présente instance la partie perdante, le versement d'une somme au titre des frais non compris dans les dépens exposés par les requérantes. Dans les circonstances de l'espèce, il n'y a pas lieu de mettre à la charge des requérantes une quelconque somme au titre des frais non compris dans les dépens exposés par la société Aéroport de Lille SAS.

ORDONNE :

Article 1^{er} La requête est rejetée.

Article 2 : Les conclusions présentées par la société Aéroport de Lille SAS sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 3 : La présente ordonnance sera notifiée l'association Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille, l'association Nord Nature Environnement et l'association France Nature Environnement Hauts-de-France, à la société Aéroport de Lille SAS et au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

Copie en sera adressée au préfet du Nord.

Fait à Lille le 5 décembre 2022.

Le juge des référés,

Signé

P. LASSAUX

La République mande et ordonne au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires en ce qui la concerne ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition conforme,
Le greffier,