**TRIBUNAL ADMINISTRATIF**
**DE LILLE**

**N° 2208409**

_____

ASSOCIATION NON À L'AGRANDISSEMENT
DE L'AÉROPORT DE LILLE-LESQUIN et autres

_____

Mme
Rapporteure

_____

M.
Rapporteur public

_____

Audience du 15 octobre 2026
Décision du 12 novembre 2026

_____

C

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

Le tribunal administratif de Lille

(5ème chambre)

Vu la procédure suivante :

Par une requête et des mémoires, enregistrés le 6 novembre 2022, le 29 octobre 2023, le 12 juillet 2024 et le 27 septembre 2026, ce dernier n'ayant pas été communiqué, l'association Non À l'Agrandissement de l'Aéroport de Lille-Lesquin, l'association Nord Nature Environnement et l'association France Nature Environnement Hauts-de-France, représentées par la SCP Faro & Gozlan, demandent au tribunal, dans le dernier état de leurs écritures :

1°) d'annuler l'arrêté du 6 juillet 2022 par lequel le préfet du Nord a accordé à la société Aéroport de Lille une autorisation environnementale en vue de la modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin ;

2°) de mettre à la charge de l'État la somme de 3 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :
- leur requête est recevable ;
- l'arrêté attaqué a été pris sur la base d'un dossier de demande d'autorisation environnementale incomplet, en l'absence d'informations quant aux mesures permettant une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau ;
- l'arrêté attaqué a été pris à l'issue d'une procédure irrégulière dès lors que l'hydrogéologue agréé en hygiène publique consulté dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale n'était pas impartial ;
- l'étude hydrogéologique sur laquelle l'avis de l'hydrogéologue s'appuie présente un caractère erroné s'agissant de la piézométrie du site ainsi que de la modélisation hydro-dispersive des principaux polluants au sein des bassins d'infiltration ;

- l'étude de trafic et le rapport sur la qualité de l'air présentent un état des lieux nécessairement erroné en ce qu'il repose sur des campagnes de mesures réalisées durant l'année 2020 ;

- l'étude d'impact jointe au dossier d'autorisation environnementale comporte des insuffisances s'agissant de l'exposition de la population aux nuisances sonores résultant du trafic aérien, des risques d'accidents majeurs susceptibles de survenir hors-piste, de l'impact du projet sur la biodiversité, de la vulnérabilité du projet au changement climatique, de la protection de la ressource en eau ainsi que de la qualité de l'air ;

- l'arrêté attaqué a été pris sur la base d'un dossier d'enquête publique incomplet, faute de comporter l'avis de l'hydrogéologue agréé ;

- les autorités belges n'ont pas été invitées à participer à l'enquête publique, alors même que le projet est susceptible de présenter un impact transfrontalier préjudiciable important en termes de nuisances sonores ;

- l'arrêté attaqué méconnaît les articles L. 210-1 et R. 211-60 du code de l'environnement dès lors qu'il autorise le projet à procéder à des déversements d'huiles pour moteur dans les eaux souterraines ;

- il méconnaît les dispositions visant à faire respecter le principe de l'innocuité quantitative ou qualitative de tout projet à la nappe de la Craie du Sud de Lille, contenues dans l'arrêté du 25 juin 2007 instaurant un projet d'intérêt général pour la protection des champs captants de Lille, le plan local d'urbanisme de la Métropole européenne de Lille, le schéma de cohérence territoriale de Lille Métropole, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Artois-Picardie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Marque-Deûle ;

- il méconnaît les principes de prévention et de non-régression en raison du refus exprimé par la société Aéroport de Lille d'instaurer une amplitude maximale de fonctionnement pour préserver la santé et la tranquillité de la population.

Par des mémoires en défense, enregistrés le 23 février 2023 et le 21 février 2024, la société Aéroport de Lille, représentée par l'AARPI Frêche & Associés, conclut au rejet de la requête et à ce qu'une somme de 5 000 euros soit solidairement mise à la charge des associations requérantes au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que les moyens soulevés par les associations requérantes ne sont pas fondés.

Par des mémoires en défense, enregistrés le 13 novembre 2023, le 17 mai 2024 et le 8 septembre 2025, le préfet du Nord conclut, à titre principal, au rejet de la requête et, à titre subsidiaire, à ce qu'il soit sursis à statuer dans l'attente d'une régularisation conformément aux dispositions de l'article du 2° du I de l'article L. 181-18 du code de l'environnement.

Il soutient que les moyens soulevés par les associations requérantes ne sont pas fondés.

Par une intervention, enregistrée le 18 mars 2024, le syndicat mixte de l'aéroport de Lille Métropole, représentée par la SELAS Oyat, demande que le tribunal rejette les conclusions de la requête.

Il soutient que les moyens soulevés par les associations requérantes ne sont pas fondés par les mêmes motifs que ceux exposés par la société Aéroport de Lille.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :
- le code de l'environnement ;
- l'arrêté du 15 mars 2011 relatif aux modalités d'agrément, de désignation et de consultation des hydrogéologues en matière d'hygiène publique ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :
- le rapport de Mme , première conseillère,
- les conclusions de M. , rapporteur public,
- les observations de Me Faro, représentant les associations requérantes,
- les observations de Me Ceccarelli, représentant la société Aéroport de Lille,
- et les observations de Me Marroni, représentant le syndicat mixte de l'aéroport de Lille Métropole.

Une note en délibéré a été présentée le 26 octobre 2026.

Considérant ce qui suit :

1. S'inscrivant dans un objectif de requalification des infrastructures existantes nécessaire pour assurer leur mise aux normes en matière de sécurité et de sûreté du transport aérien, garantir leur maintien en parfait état et améliorer la qualité de service et de l'accueil des passagers, la société Aéroport de Lille, titulaire depuis le 1er janvier 2020 et pour une durée de vingt ans d'un contrat de concession de service public conclu avec le syndicat mixte des aéroports de Lille-Lesquin et de Merville en vue de la gestion, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation et le développement de l'aéroport Lille-Lesquin, porte un projet d'extension et de modernisation de cette aérogare, consistant en la modernisation du terminal, l'aménagement d'un parvis multimodal et d'aires de stationnement dédiées aux véhicules légers, la réalisation d'un chemin de ronde périphérique ainsi que d'un bassin de rétention étanche et divers travaux côté piste.

2. Dans ce contexte, la société Aéroport de Lille a déposé, le 20 juillet 2021, une demande d'autorisation environnementale en vue de la modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin sur le territoire des communes d'Avelin, Fretin, Lesquin, Templemars et Vendeville. Par un arrêté du 6 juillet 2022, le préfet du Nord a accordé cette autorisation. Par la présente requête, l'association Non À l'Agrandissement de l'Aéroport de Lille-Lesquin, l'association Nord Nature Environnement et l'association France Nature Environnement Hauts-de-France demandent l'annulation de cet arrêté.

Sur l'intervention :

3. Auparavant dénommé syndicat mixte des aéroports de Lille-Lesquin et de Merville, le syndicat mixte de l'aéroport de Lille Métropole, autorité concédante de la concession de service public d'exploitation de l'aéroport de Lille-Lesquin, a pour objet, conformément l'arrêté du 15 décembre 2021 du préfet du Nord portant modifications statutaires, « l'exploitation de l'aéroport de Lille-Lesquin tel que prévu aux articles L. 6321-2 et suivants du code des transports » par l'exercice de compétences relatives à la « propriété du domaine aéronautique », à la « définition de la stratégie de développement et d'investissement de l'aéroport », à « l'organisation du financement de l'aéroport » et est « [l']autorité responsable du service public aéroportuaire ». Il présente, dès lors, un intérêt suffisant à l'annulation des décisions contestées. Ainsi, son intervention à l'appui de la requête formée par la société Aéroport de Lille est recevable.

Sur les conclusions à fin d'annulation :

En ce qui concerne le cadre juridique :

4. Aux termes de l'article L. 181-1 du code de l'environnement : « *L'autorisation environnementale, dont le régime est organisé par les dispositions du présent livre ainsi que par les autres dispositions législatives dans les conditions fixées par le présent titre, est applicable aux activités, installations, ouvrages et travaux suivants, lorsqu'ils ne présentent pas un caractère temporaire : / 1° Installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L. 214-3 (...)* » lequel dispose que « *Sont soumis à autorisation de l'autorité administrative les installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire la ressource en eau, d'accroître notablement le risque d'inondation, de porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique, notamment aux peuplements piscicoles. / Cette autorisation est l'autorisation environnementale régie par les dispositions du chapitre unique du titre VIII du livre Ier, sans préjudice de l'application des dispositions du présent titre* ». L'article R. 214-1 du même code définit la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-6. Le tableau annexé à cet article, dans sa rédaction applicable au litige, soumet à autorisation, en son point 2.1.5.0, le « *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 : / 1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) (...)* » et à déclaration, en son point 1.1.1.0, les « *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* ».

5. Par ailleurs, aux termes de l'article L. 214-10 du code de l'environnement : « *Les décisions prises en application des articles L. 214-1 à L. 214-6 et L. 214-8 peuvent être déférées à la juridiction administrative dans les conditions prévues aux articles L. 181-17 à L. 181-18* ». En vertu de l'article L. 181-17 de ce code, ces décisions sont soumises à un contentieux de pleine juridiction. A cet égard, il appartient au juge du plein contentieux, saisi d'un recours formé contre une décision de l'autorité administrative prise dans le domaine de l'eau, en application des articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement, d'apprécier le respect des règles de procédure régissant la demande dont l'autorité administrative a été saisie au regard des circonstances de fait et de droit en vigueur à la date de la décision prise par cette autorité. S'agissant des règles de fond, il appartient au juge du plein contentieux, non d'apprécier la légalité de l'autorisation prise par l'autorité administrative dans le domaine de l'eau au vu des seuls éléments dont pouvait disposer cette autorité lorsqu'elle a statué sur la demande, mais de se prononcer lui-même sur l'étendue des obligations mises par cette autorité à la charge du bénéficiaire de l'autorisation au regard des circonstances de fait et de droit existant à la date à laquelle il statue.

6. Il est constant que le projet d'extension et de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin, qui nécessite un « forage test pour la géothermie à 90 mètres de profondeur », a pour conséquence « la création de nouvelles surfaces imperméabilisées (environ 8 ha supplémentaires) susceptibles de modifier la gestion actuelle des eaux pluviales ». A ce titre, il résulte du contenu même de l'arrêté attaqué que l'emprise de l'aéroport, dont la superficie est de 470 hectares, comprend 215 hectares de surfaces collectées par trois bassins versants ainsi que 95,2 hectares de surface imperméabilisée collectée dans le cadre de la plateforme aéroportuaire. Par suite, le projet relève de l'autorisation environnementale en application des dispositions citées aux points précédents.

En ce qui concerne l'incomplétude du dossier de demande d'autorisation environnementale :

7. Aux termes de l'article R. 181-13 du code de l'environnement, dans sa rédaction applicable au litige : « *La demande d'autorisation environnementale comprend les éléments communs suivants : (...) 4° Une description de la nature et du volume de l'activité, l'installation, l'ouvrage ou les travaux envisagés, de ses modalités d'exécution et de fonctionnement, des procédés mis en œuvre, ainsi que l'indication de la ou des rubriques des nomenclatures dont le projet relève. Elle inclut les moyens de suivi et de surveillance, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ainsi que les conditions de remise en état du site après exploitation et, le cas échéant, la nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées. Elle inclut également, le cas échéant, les mesures permettant une utilisation efficace, économe et durable de la ressource 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 (...)* ».

8. Il résulte de l'instruction que l'étude d'impact, après avoir présenté avec un degré de détail suffisant les travaux induits par le projet d'extension et de modernisation de l'aérogare et dressé l'inventaire des procédures d'autorisations desquelles il relève, synthétise au sein du tableau thématique présentant, au point 11.2, le coût des mesures de la séquence ERC, trois mesures d'accompagnement, une mesure d'évitement, onze mesures de réduction, deux mesures de suivi et une mesure réglementaire susceptibles de limiter la consommation d'eau tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation au nombre desquelles, notamment, la mesure MR13 prévoyant de limiter la consommation en eau en phase chantier ainsi que la mesure MR28 visant à réduire la consommation d'eau potable en phase exploitation. L'ensemble de ces mesures sont, en outre, complétées par un additif 15bis au chapitre 15 de l'étude d'impact intitulé « Compléments sur la compatibilité au SAGE Marque-Deûle », lequel présente les mesures auxquelles la société Aéroport de Lille s'est engagée pour assurer la compatibilité avec la recommandation R13 de ce schéma. Parmi ces mesures, figurent la « mise en place de dispositifs hydro-économes au sein du bâtiment aérogare existant et dans la partie nouvelle », la « récupération des eaux pluviales pour les essais pompiers » ou encore la mise à l'étude de solutions visant à la réutilisation des eaux pluviales « en vue d'un usage en extérieur pour l'arrosage des espaces verts, le nettoyage des cheminements, en intérieur pour le lavage des sols et les chasses d'eau des toilettes des nouveaux locaux ». Par suite, le moyen tiré de l'incomplétude du dossier de demande d'autorisation environnementale doit être écarté.

En ce qui concerne l'insuffisance de l'étude d'impact :

9. D'une part, le II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement dispose que l'étude d'impact doit, notamment, comporter « *en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : (...) 2° Une description du projet, y compris en particulier : (...) – une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement (...) / 4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ; / 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : (...) / b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ; (...) / d) Des risques pour la santé humaine, pour*

*le patrimoine culturel ou pour l'environnement ; (...) / f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ; (...) / 6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ; / 7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ; / 8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour : / – éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ; / – compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité (...)* ».

10. D'autre part, aux termes du I de cet article: « *Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine / Ce contenu tient compte, le cas échéant, de l'avis rendu en application de l'article R. 122-4 et inclut les informations qui peuvent raisonnablement être requises, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes (...)* ». Il résulte de ces dispositions que le contenu de l'étude d'impact doit être proportionné à l'importance du projet et de ses risques prévisibles pour la santé et l'environnement.

11. En l'espèce, ainsi qu'il a été exposé aux points 4 et 6 du présent jugement, l'autorisation environnementale en cause a été délivrée sur le fondement du 1° de l'article L. 181-1 du code de l'environnement au titre des installations, ouvrages, travaux et activités relevant de « la loi sur l'eau ». Par suite, la suffisance de l'étude d'impact, quand bien même elle procède à une évaluation globale des incidences du projet de modernisation et d'extension de l'aéroport sur l'environnement, s'apprécie au regard des seuls éléments en lien avec l'objet de l'autorisation environnementale délivrée. Dans ces conditions, les associations requérantes ne sauraient nullement se prévaloir de ce que l'étude d'impact jointe au dossier d'autorisation environnementale comporte des insuffisances s'agissant de l'impact du projet sur la biodiversité et sur la qualité de l'air ainsi que s'agissant de la vulnérabilité du projet au changement climatique résultant de la hausse des températures dès lors que les branches de ce moyen sont sans rapport avec les aménagements et travaux autorisés par la présente autorisation délivrée au titre de la loi sur l'eau.

S'agissant de l'impact du projet sur l'exposition de la population aux nuisances sonores :

12. Si, en principe, l'exposition de la population riveraine aux nuisances sonores causées par l'aéroport ne relève pas de l'objet d'une autorisation environnementale délivrée au titre de la « loi sur l'eau », il résulte toutefois du contenu de l'arrêté du 6 juillet 2022 que le préfet a fait le choix, dans son article 11-1, d'assortir son autorisation de prescriptions techniques applicables en phase d'exploitation relatives au trafic aérien et au bruit. Par suite, les associations requérantes peuvent utilement invoquer l'insuffisance de l'étude d'impact sur ce point.

13. A ce titre, après avoir explicité le zonage du plan d'exposition au bruit dont l'aérodrome de Lille-Lesquin fait l'objet depuis 2009, l'étude d'impact, qui indique d'ailleurs qu'un plan de gêne sonore est en cours d'élaboration par l'autorité préfectorale, dresse, dans son point 4.9.3, un panorama des risques sanitaires, tant physiologiques que psychologiques, induits par l'exposition au bruit, illustré par une échelle des pressions sonores.

14. Afin de quantifier les niveaux acoustiques résultant du projet d'extension de l'aérodrome, la société Aéroport de Lille a enrichi son étude d'impact des résultats d'une étude acoustique menée le 14 juin 2021, usant des indicateurs de bruit Lden « Level day-evening-night » (ou Level jour-soir-nuit) pour évaluer le niveau de bruit accumulé sur une journée entière ainsi que Ln « Level night » (ou Level nuit) pour évaluer le niveau de bruit global pour la période nocturne, comprise entre 22h00 et 6h00. Cette étude bruit-santé, qui confronte la situation dite « initiale » modélisée sur la base de l'année 2019 à des situations « futures » étudiées à l'horizon 2023, 2039 et 2050 selon que le projet sera ou non réalisé, souligne, en ses points 6.1 et 7.3, que « quel que soit le scénario étudié », 99,85% de la population, comprise dans chacune des zones du plan d'exposition du bruit de l'aéroport Lille- Lesquin, est localisée dans la zone « d'exposition dite "faible" » correspondant à un Lden < 57 et que moins de deux habitants seront soumis à un niveau de bruit Ln « compris entre 50 et 62 ». En outre, il résulte de la même étude que, sur les périodes projetées en 2039 et 2050, 98% de la population, dont le dénombrement intègre l'évolution démographique prévisible, « sera exposée à des niveaux Lden < 55 alors que la quasi-totalité des 2% restants sera exposée à des niveaux Lden compris entre 55 et 57, soit une exposition "faible" et une nuisance "modérée" ». A cet égard, ladite étude conclut que, alors que la population sera « avant tout exposée à des bruits routiers », « les incidences déterminées par les différences de niveau Lden entre les situations de référence et les situations avec mise en service du projet seront faibles, toujours inférieures à 1,8 dB et donc peu perceptibles ». S'agissant plus particulièrement de la période nocturne, l'étude bruit-santé, précisant que les « seules habitations concernées seront exposées à un nombre de survols compris entre 1 et moins de 3 survols par nuit pour un niveau LAmax », correspondant au niveau de bruit instantané maximal, « de 62, 65 et 70 dB en façade extérieure, soit encore un niveau LAmax à l'intérieur (…) de 37, 42 et 45 dB » maximum, tire la conclusion que à de tels niveaux, seuls trois mouvements nocturnes sur une plage de huit heures « devraient permettre de conserver un sommeil de qualité ».

15. Face à ces constats, l'autorité environnementale, qui regrette que l'étude acoustique « n'examine pas l'impact du bruit en dessous de 50 décibels », considère que la hausse de « la fréquence des expositions au bruit d'avions (émergences) conduisant à une hausse de 1,8 dB(A) du bruit moyenné n'est pas négligeable » et recommande « de reprendre l'évaluation des effets sanitaires du bruit en tenant compte des données les plus récentes relatives au caractère événementiel du bruit ». Elle formule également, face à la sensibilité des habitants au bruit, relevée durant la période de concertation, une seconde recommandation visant à « envisager un couvre-feu nocturne de manière à garantir aux riverains des plages nocturnes d'au moins 7 heures de repos continu, de mener à son terme la réalisation du PGS avant l'autorisation de l'extension et d'analyser la population couverte par un bruit supérieur à 45 dB(A) ».

16. Sur le premier point, la société Aéroport de Lille exprime, dans son mémoire du 9 décembre 2021, avoir fait le choix, en concertation avec l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, de présenter les résultats de ses modélisations sur une échelle d'isophones compris entre 50 et 70dB en se référant, non à l'indicateur LAeq correspondant au niveau acoustique moyen d'un bruit fluctuant dans le temps, mais à l'indicateur Lden, plus défavorable, dès lors qu'il pondère l'exposition des 4 heures de soirée par un facteur 5 ainsi que l'exposition des 8 heures de nuit par un facteur 10. Afin de se conformer à la recommandation formulée par l'autorité environnementale, la société exploitante a, en outre, enrichi son mémoire en réponse d'une annexe

n° 5 relative au bruit comprenant de nombreuses cartographies présentant des projections, sur l'ensemble des scénarios, des courbes Lden 45 et Ln 40. Par ailleurs, la société ajoute que l'élaboration du plan de gêne sonore, procédure distincte du projet en cause faisant d'ailleurs l'objet d'une mesure d'accompagnement MA24, relève « des services compétents de l'État » avec lesquels elle a néanmoins initié « des réflexions sur un éventuel aménagement des trajectoires, en particulier en situation de décollage face à l'Est ».

17. Sur le second point relatif à la période nocturne, la société Aéroport de Lille rappelle, dans son mémoire en réponse, les engagements pris, à l'issue de la concertation, compilés au sein de la mesure de réduction, MR31 « Maîtriser les vols de nuit », visant à plafonner le nombre de mouvements de nuit à la valeur constatée en 2019, estimée à quatre mouvements par nuit, et ce, par la mise en place « [d']une modulation tarifaire horaire pour les vols de nuit entre 22h et 5h avec une augmentation de 60% du tarif de la redevance atterrissage » ainsi qu'à instaurer la gratuité de l'aire de stationnement nocturne aéronef. S'il est vrai que la maîtresse d'ouvrage a, par cette mesure, entériné son refus de mettre en place un couvre-feu nocturne en dépit de la recommandation formulée en ce sens par l'autorité environnementale, il résulte toutefois de l'instruction qu'elle a complété cette mesure de réduction, d'une part, d'une mesure d'accompagnement MA25, visant à « Dialoguer, échanger et concerter avec le voisinage », aux termes de laquelle l'exploitante a manifesté sa volonté « de communiquer à propos des nuisances sonores en transparence avec les riverains et les maires des communes alentours », notamment par la publication trimestrielle de bulletins d'information environnementale aux membres du SIVOM ainsi que par l'organisation de rencontres avec les riverains et, d'autre part, d'une mesure de suivi et de surveillance MS09 visant au « suivi régulier du nombre de mouvements par tranche horaire et communication » ainsi que deux mesures réglementaires REG05 visant à « renouveler le système de bruit et de suivi des trajectoires » et REG06 visant à « assurer le monitoring du bruit et le traitement des signalement des riverains » et dans le cadre de laquelle un numéro vert et une adresse mail dédiés sont mis en place pour permettre à la population exposée « de faire état des survols qu'ils jugent inhabituels ».

18. Compte tenu des cinq points qui précèdent, et alors même que les associations requérantes ne remettent nullement en cause les conclusions de l'étude bruit-santé sur laquelle repose l'étude d'impact, cette branche du moyen doit être écarté.

S'agissant de l'impact du projet sur les risques d'accidents majeurs susceptibles de survenir hors-piste :

19. L'étude d'impact consacre son chapitre 4 aux « Effets du projet sur l'occurrence des risques d'accidents ou les catastrophes majeures ». A cet effet, après un recensement des « situations actuelles d'urgence », le point 9.1.3 se consacre aux risques d'accidents ou de catastrophes majeurs retenus, au nombre desquels un passage est dédié au renversement accidentel d'hydrocarbures. Pour maîtriser les risques, notamment d'impact sur le milieu naturel, résultant d'un tel phénomène, l'étude d'impact prévoit plusieurs mesures passant, d'une part, par la récupération de ces effluents au sein des bassins de rétention étanches dotés de vanne de barrage avant leur récupération pour leur réutilisation ou évacuation dans les filières de traitement agréés et, d'autre part, par l'intervention des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs, lesquels sont formés pour intervenir en cas de pollutions accidentelles notamment au moyen de kits anti-pollution permettant de confiner les déversements sur les aires de stationnement des aéronefs.

20. En se bornant à se prévaloir de l'insuffisance de l'étude d'impact, faute d'envisager « l'hypothèse d'un accident majeur hors-piste, dans les zones entourant l'aéroport », les associations requérantes ne contredisent pas utilement les données, avancées par la société Aéroport de Lille et corroborées par le préfet du Nord, démontrant la faible prévalence de ce type d'accidents, dont la gestion relève, non de mesures prévues par le maître d'ouvrage dans le cadre de l'étude d'impact, mais de la responsabilité de l'autorité préfectorale faisant usage des pouvoirs qu'il tient du code de la sécurité intérieure en matière d'organisation des secours et de gestion des crises.

21. Par suite, et alors que le contenu de l'étude d'impact doit être proportionné aux risques prévisibles pour l'environnement, il y a lieu d'écarter cette branche du moyen.

S'agissant de la vulnérabilité du projet à l'évolution de la pluviométrie induite par le changement climatique :

22. Outre les facteurs climatiques tels que la température, les vents et l'ensoleillement, l'étude d'impact décrit, en son point 4.3.3, la pluviométrie à l'échelle de la plateforme aéroportuaire comme présentant une répartition « lissée sur l'ensemble de l'année et une moyenne élevée », caractéristique de la région du Nord. Par ailleurs, ses points 4.3.4 et 4.3.5, dédiés au changement climatique ainsi qu'à la vulnérabilité climatique, analysent l'impact du secteur aérien au changement climatique ainsi que l'exposition de l'aéroport aux aléas climatiques liés à l'augmentation des températures, à la modification du régime pluviométrique et des vents ainsi qu'à l'augmentation de la fréquence des événements extrêmes.

23. Après avoir décrit les multiples impacts du réchauffement climatique sur les structures aéroportuaires, cette étude procède, sur la base de données fournies par Météo-France, à une projection, en son point 6.4.3, de la vulnérabilité du projet aux changements climatiques pouvant survenir à l'échelle de la région. Sur ce point, si l'étude d'impact conclut à une « vulnérabilité faible » de l'aéroport de Lille-Lesquin au risque d'augmentation des températures, elle considère comme « non significative » la vulnérabilité du site face à l'évolution projetée du régime de précipitations résultant du changement climatique, lesquelles, certes marquées par « des contrastes saisonniers », ne connaîtront pas de changement notable en termes de volume. L'étude en conclut que le projet en cause, qui connaîtra des températures projetées « globalement équivalentes à celles des aéroports implantés plus au sud sur le territoire », sera « peu vulnérable aux changements climatiques au moins jusqu'en 2050, période qui couvre intégralement les scénarios étudiés dans cette évaluation ».

24. Il résulte de cette étude que, pour s'adapter à l'augmentation des surfaces imperméabilisées et des besoins en rétention et pour empêcher la surverse des eaux pluviales des bassins de rétention vers les bassins d'infiltration pour la pluie 20 ans 4 heures sans passer par le séparateur d'hydrocarbures, la société Aéroport de Lille a souhaité, au moyen d'une mesure de réduction MR45, adapter la gestion actuelle des eaux pluviales réalisée au moyen de 31 sous-bassins versants regroupés en 3 grands bassins versants, situés au nord, au sud et à l'est de la plateforme aéroportuaires, couvrant une surface de 211,87 hectares, par la création de nouveaux bassins de rétention et d'infiltration ainsi que par la mise en place de nouveaux dispositifs de traitement de la pollution. A cet effet, l'exploitante prévoit l'implantation de trois nouveaux bassins versants pour la collecte des eaux pluviales du taxiway et des aires de stationnement dédiées aux aéronefs. Dimensionnés pour recueillir les eaux pluviales des nouvelles surfaces actives estimées à 7 hectares, l'étude hydraulique, dont les résultats, au demeurant non sérieusement contestés, sont restitués au point 6.1.3.3 de l'étude d'impact, conclut que les bassins de régulation « peuvent stocker la pluie vicennale (20 ans - 4h) sans débordement et sans surverse

vers les bassins d'infiltration » et « recevoir la pluie centennale sans débordement mais avec surverse dans les bassins d'infiltration ». Si des débordements du réseau sont à noter « dès la pluie vicennale », l'étude relève néanmoins que les eaux auront vocation à stagner sur des zones situées en dehors des pistes et du taxiway sans risque d'atteinte à l'exploitation, d'atteinte à la population locale ou à d'autres infrastructures. Faute d'apporter d'éléments probants pour contredire utilement les résultats de cette étude hydraulique, les associations requérantes ne démontrent ni l'absence de pertinence des valeurs retenues pour les cas de pluie vicennale, ni davantage l'insuffisance de l'étude d'impact sur ce point.

25. Dès lors, cette branche du moyen de l'insuffisance de l'étude d'impact doit, étant donné les trois points qui précèdent, être écarté.

S'agissant de l'impact du projet sur la ressource en eau :

Quant à la mise en doute de l'impartialité de l'hydrogéologue agréé :

26. En premier lieu, aux termes de l'article premier de l'arrêté du 15 mars 2011 relatif aux modalités d'agrément, de désignation et de consultation des hydrogéologues en matière d'hygiène publique : « *Les hydrogéologues agréés en matière d'hygiène publique sont chargés d'émettre des avis dans le cadre des procédures définies par les réglementations en vigueur concernant la protection des eaux utilisées pour la production d'eaux destinées à la consommation humaine, y compris des eaux minérales naturelles* ». L'article 2 de cet arrêté dispose que : « *Pour chaque demande d'avis, l'hydrogéologue agréé est choisi par le directeur général de l'agence régionale de santé, sur proposition de l'hydrogéologue agréé coordonnateur, en fonction de sa spécialisation et de ses disponibilités. Il ne peut être désigné s'il a contribué lui-même à l'établissement des dossiers de demande d'avis ou si l'organisme qui l'emploie est intervenu au cours des études préalables. / L'hydrogéologue agréé désigné déclare à l'hydrogéologue agréé coordonnateur, le cas échéant, les liens d'intérêts relatifs au dossier qui lui est confié* ». En outre, l'article 6 du même arrêté prévoit que : « *Dans le cadre de ses missions, l'hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique s'engage : (...) 2° A refuser tout dossier pour lequel il serait intervenu ou serait susceptible d'intervenir ainsi que l'organisme qui l'emploie au titre de la maîtrise d'œuvre ou de la réglementation ; / 3° A n'intervenir au titre d'hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique que sur demande du directeur général de l'agence régionale de santé (...) 6° A observer un devoir de réserve au sujet des dossiers transmis ; / 7° A ne pas percevoir, pour chaque consultation, d'autres indemnités que celles prévues par la réglementation (...)* ».

27. En l'espèce, il résulte du courrier du 20 juillet 2021 produit en défense que M. Jamal El Khattabi, hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique, a été désigné par le directeur général de l'agence de régionale de santé des Hauts-de-France sur sollicitation du préfet du Nord dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale déposée par la société Aéroport de Lille et a, dans ce cadre, émis un avis le 17 décembre 2021 sur l'impact du projet sur les eaux utilisées pour la production d'eaux destinées à la consommation humaine. La seule circonstance avancée par les associations requérantes que l'intéressé ait rédigé, sur invitation du préfet du Nord, une note datée du 5 février 2024 en réponse à la contre-expertise produite dans le cadre du présent contentieux ne saurait, à elle seule, suffire à mettre en doute l'impartialité avec laquelle il a exercé la mission dont il a reçu la charge, dès lors qu'il ne résulte pas de l'instruction que M. El Khattabi soit intervenu lors de l'établissement, par la société Aéroport de Lille, de son dossier de demande d'autorisation environnementale, ni qu'il ait reçu une indemnité autre que celle fixée par la réglementation. Par suite, il n'y a pas lieu d'écarter son rapport des débats.

Quant au caractère erroné de l'étude hydrogéologique :

28. En premier lieu, l'étude d'impact, qui s'appuie sur une étude hydrogéologique réalisée par la SARL SB2O Ingénierie & Environnement, retient, en son point 4.4.3.2, que l'aire d'étude s'inscrit au sein de deux masses d'eaux souterraines : la masse d'eau du « Calcaire carbonifère de Roubaix-Tourcoing » et la masse d'eau de la « Craie de la vallée de la Deûle ». L'étude hydrogéologique, qui identifie cette seconde masse d'eau comme « la première nappe rencontrée au droit de la zone d'étude », laquelle présente une zone de battement « à une profondeur comprise entre 10 et 25 mètres par rapport au terrain naturel », explique, sur la base de relevés piézométriques, que celle-ci s'écoule « selon deux axes Sud-Est et Sud-Ouest vers les champs captant du Sud de Lille ».

29. Les associations requérantes, qui s'approprient les termes de l'expertise géologique et hydrogéologique rédigée en juin 2023, qu'elles ont sollicité et produit dans le cadre de la présente instance, entendent remettre en cause les conclusions de l'étude hydrogéologique de la SARL SB2O Ingénierie & Environnement, validées par l'avis d'expert hydrogéologique agréé, quant à l'existence de la ligne de crête et par conséquent, au sens de l'écoulement des eaux de la nappe de la Craie. Toutefois, il résulte de l'instruction que, pour cartographier fidèlement la piézométrie actuelle de la nappe de la Craie, le bureau d'études SB2O Ingénierie & Environnement, dont les conclusions sont partagées par M. El Khattabi a procédé à la réalisation d'un relevé manuel, sur l'emprise du site aéroportuaire ainsi que sur son secteur proche, du niveau d'eau au droit de 34 points d'accès existants et accessibles, recensés au bureau de recherches géologiques et minières (BRGM), dont elle a interprété les mesures sur la base d'une documentation cartographie fiable et officielle. En se bornant à soutenir, dans son « dire technique » en réponse aux notes établies par le bureau d'études SB2O Ingénierie & Environnement et par M. El Khattabi « [qu']aucune mesure factuelle ne permet de dessiner une ligne de crête, ou de partage des eaux dans la nappe au droit des installations portuaires » ou encore que « toutes les modélisations établies sur ces hypothèses (…) [sont] erronées et inappropriées », l'expert mandaté par les associations requérantes, qui s'est limité à la prise en compte de valeurs résultant de piézomètres situés dans deux secteurs situés au droit d'un site industriel et dans la vallée de la Marque, ne démontre pas, en l'absence de relevé cartographique réalisé par ses soins venant contredire les données recueillies et interprétées selon la méthodologie ci-dessus décrites, le caractère erroné des modélisations réalisées par le bureau d'études SB2O, sur lesquelles se base l'étude d'impact réalisée par la société Aéroport de Lille .

30. En second lieu, la société Aéroport de Lille a procédé à une modélisation hydro-dispersive des différents polluants susceptibles d'être retrouvés au droit de l'aéroport selon « des scénarios extrêmes (…) consistant à injecter en continu un effluent pollué dans les bassins d'infiltration aux concentrations maximales ». Les associations requérantes, s'appuyant toujours sur l'expertise géologique et hydrogéologique qu'elles ont requises, contestent les résultats de ces simulations notamment s'agissant de la migration des produits de déverglaçage et des hydrocarbures.

31. D'une part, concernant les produits de déverglaçage, dont l'application est réalisée en période hivernale lorsque la température descend sous 0°C, la modélisation conclut à l'absence d'accumulation du produit selon un scénario consistant à injecter une quantité de 36mg/L de carbone organique totale en continu à débit constant 365 jours par an. Cette même modélisation explique ce résultat par une biodégradabilité rapide du produit, accrue à mesure qu'il subit un réchauffement lors de sa migration, certes également rapide, en profondeur. Si l'expert mandaté par les associations requérantes considère que les champs captants seront « inévitablement pollués » dès lors que ces produits ne seront « pas dégradés comme annoncé à cause des

températures », l'intéressé, agissant par pure voie d'affirmations, ne contredit pas utilement les résultats des tests effectués par les services techniques de l'aviation civile concluant à la dégradation du produit à 90% en deux jours à 20 degrés, ni la température de la nappe de la Craie comprise entre 10,5 et 12,5 °C, pas plus que l'avis rendu sur le projet par l'hydrogéologue agréé, lequel a considéré que « ces simulations sont conformes aux mesures de surveillance réalisées au niveau des piézomètres mis en place sur le site » et « [qu']aucune pollution ne migre en aval hydraulique en direction des champs captant de Sud de Lille ni en direction des forages Industriels sur Pont-à-Marcq » ainsi que l'a d'ailleurs relevé l'autorité environnementale dans son avis sur le projet.

32. D'autre part, concernant les hydrocarbures, la modélisation hydro-dispersive retient à nouveau une simulation « critique » visant à une infiltration de 270 mètres cube par heure en continu 365 jours par an pour les bassins sud et de 215 mètres cube par heure pour le bassin nord et fait état d'un panache de produit « globalement cantonné à l'emprise de l'aéroport » et de résultats « conformes et en cohérence avec les résultats d'analyses trimestrielles effectués en aval des bassins d'infiltration ». L'expert des associations requérantes qui qualifie de « fantaisistes », les résultats de la modélisation, ne remet pas en cause, en l'absence de données hydro-dispersives contraires, les « auréoles représentant la diminution des teneurs et la migration de ces produits ».

33. Eu égard aux cinq points précédents, le moyen tiré du caractère erroné de l'étude hydrogéologique doit être écarté.

Quant à l'insuffisance de l'étude d'impact sur la pollution des eaux de ruissellement et des eaux souterraines :

34. En premier lieu, l'étude d'impact expose la situation de l'aéroport de Lille-Lesquin, lequel s'implante « en majorité » dans le bassin versant de La Marque s'écoulant à 2,5 kilomètres au sud est ainsi que dans le bassin versant de La Deûle située à 9 kilomètres à l'ouest du site. Cette étude indique que les analyses quantitatives des eaux pluviales récupérées dans les bassins d'infiltration menées annuellement et inopinément par les agents de la police de l'eau ont montré, hormis un unique dépassement de la valeur guide en hydrocarbures lors du prélèvement du mois de décembre 2019, des concentrations conformes aux prescriptions fixées par arrêtés préfectoraux.

35. Si les associations requérantes regrettent l'absence de caractérisation quantitative et qualitative précise des différents facteurs polluants ayant vocation à rejoindre les eaux de ruissellement, l'étude d'impact, après un rappel des polluants susceptibles d'être transférés dans les eaux souterraines, fait état, ainsi qu'il vient d'être dit aux points 30 à 32, des résultats et conclusions de la modélisation hydro-dispersive menée pour la quantification des impacts du projet sur la qualité des eaux souterraines résultant des effluents s'y infiltrant par ruissellement. Par ailleurs, en se bornant à regretter l'absence de prise en compte des métaux lourds en tant que source de pollution susceptible d'impacter la qualité des eaux souterraines, les associations requérantes ne remettent pas en cause les conclusions de l'étude hydrogéologique, d'ailleurs validées par l'hydrogéologue agréé, ayant conduit à ne pas les modéliser au motif que ces polluants métalliques, rejetés dans l'eau « sous forme particulaire (…) tend[ant] à se déposer, à précipiter ou s'adsorber à la matière organique, au fer ou aux oxydes de manganèse », demeurent confinés dans les premiers centimètres du sol (20cm) sans aucune propagation au-delà d'1,5 mètre. De surcroît, l'étude d'impact fait apparaître que, outre la gestion des eaux pluviales mise en place, la société Aéroport de Lille, après avoir procédé aux études de dispersion ci-dessus mentionnées, s'est engagée par la définition d'une mesure de réduction MR23 à « Garantir le traitement des eaux de ruissellement » par l'amélioration des séparateurs d'hydrocarbures présents dans les bassins de rétention et d'infiltration afin de retenir les particules supérieures à 50µm et les hydrocarbures des

eaux de ruissellement avant leur infiltration dans la nappe souterraine et par la définition de trois mesures, MR25, MR26 et MR27, à actualiser les dispositions pour le traitement des pollutions accidentelles, chroniques et saisonnières.

36. Il s'ensuit que faute d'élément de nature à contredire la conclusion, partagée par l'autorité environnementale selon laquelle la qualité des eaux pluviales est « maîtrisée grâce aux nombreuses mesures mises place, à la fois réglementaire, de réduction et de surveillance », les associations requérantes ne démontrent aucune insuffisance de l'étude d'impact sur ce point.

37. En second lieu, afin de mesurer les conséquences des émissions résultant du projet, la société Aéroport de Lille a procédé, afin d'enrichir son étude d'impact sur ce point, à la réalisation d'un rapport sur la qualité de l'air lequel, après avoir dressé l'inventaire des différents polluants présents dans l'air au niveau de la plateforme aéroportuaire, a réalisé une modélisation aérodispersive de chacune de ces particules selon leur teneur tant dans l'air qu'au sol sur un périmètre d'étude s'étendant sur le site de l'aéroport ainsi que sa zone d'influence de treize kilomètres sur treize kilomètres. Ce rapport, qui compare l'état initial issu de 2019 à des situations « futures de référence » sur la base de plusieurs scénarios étudiés à l'horizon 2023, 2039 et 2050, souligne que la nature des pollutions et les impacts de la contamination des sols sont « sensiblement identiques à ceux portant sur les eaux superficielles et souterraines » et aboutit à l'absence de détection de polluants, à l'exception du titane, dans la végétation autour des installations, en dépit du fait qu'ils soient émis en quantité importantes dans l'atmosphère à proximité des aéroports lors des phases d'atterrissage ou de décollage.

38. Alors même que le rapport sur la qualité de l'air conclut que « les impacts du projet seront de même nature que ceux actuellement liés à l'activité en place » à la suite de l'application des mesures ERC relevant du traitement des eaux de ruissellement, les associations requérantes, en se bornant à considérer à tort que « l'étude d'impact n'envisage [pas] le surcroît de pollution engendrée par l'augmentation de trafic en dehors du périmètre même de l'aéroport », ne démontre pas davantage l'insuffisance de l'étude d'impact du point de vue de l'impact de la pollution aérienne sur les eaux souterraines.

39. Alors que l'autorité environnementale qualifie l'étude d'impact « de qualité » « pour la plupart des enjeux environnementaux » dès lors qu'elle « approfondit chacun des sujets au niveau attendu, en ayant bien tiré parti du cadrage préalable » et que la commission d'enquête la considère comme « très complète » et fondée sur « un ensemble important de documents sérieusement étudiés », il résulte des trente points qui précèdent que le moyen tiré de l'insuffisance de cette étude doit être écarté dans l'ensemble de ses branches.

En ce qui concerne l'incomplétude du dossier d'enquête publique :

40. D'une part, aux termes de l'article L. 123-2 du code de l'environnement : « *I.- Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption : / 1° Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 (...)* ». Le II de l'article L. 122-1 de ce code précise que : « *Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas* ». Par ailleurs, le I de l'article R. 122-2 du même code prévoit que : « *Les projets relevant d'une ou plusieurs rubriques énumérées dans le tableau annexé au présent article font l'objet d'une évaluation*

*environnementale, de façon systématique ou après un examen au cas par cas, en application du II de l'article L. 122-1, en fonction des critères et des seuils précisés dans ce tableau* ».

41. Il est constant que le projet en litige, qui consiste en des travaux de construction soumis à évaluation environnementale systématique en tant qu'ils relèvent du b) « Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha » de la rubrique n° 39 « Travaux, constructions et opérations d'aménagement », était soumis à enquête publique.

42. D'autre part, aux termes de l'article R. 123-8 du code de l'environnement : *« Le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme. / Le dossier comprend au moins : (...) 4° Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet plan, ou programme (...)* ». L'article R. 181-37 de ce code, dans sa version applicable au litige, dispose que : « *Les avis recueillis lors de la phase d'examen en application des articles R. 181-19 à R. 181-32 sont joints au dossier mis à la consultation du public (...)* ». Seuls les avis obligatoires, exigés préalablement à l'ouverture de l'enquête, doivent figurer dans le dossier de l'enquête publique.

43. En l'espèce, s'il résulte du courrier du 20 juillet 2021 que la consultation d'un hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique a été sollicitée par le préfet du Nord dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale au motif que le projet « se situe en partie dans l'aire d'alimentation des champs captants du Sud de Lille », l'avis rendu à la suite de cette consultation, qui n'est pas au nombre de ceux obligatoirement recueillis lors de la phase d'examen en application des articles R. 181-19 à R. 181-32, n'avait pas à être joint au dossier d'enquête publique préalable à la délivrance de l'autorisation environnementale. En tout état de cause, cette seule circonstance ne suffit pas à établir l'information insuffisante des personnes intéressées par l'opération, ni davantage l'influence exercée sur les résultats de l'enquête et, par suite, sur la décision de l'autorité administrative dès lors qu'il résulte de l'instruction que l'étude d'impact, qui comprenait d'importants développements, à son point 6.1.3, relatifs aux effets de la phase d'exploitation du projet sur « les eaux superficielles et les eaux souterraines », faisait notamment état des résultats d'une modélisation hydrogéologique poussée, d'ailleurs annexée à cette étude, aux termes desquels « les champs captants Sud de Lille, comme les forages industriels sur Pont-à-Marcq, ne verront pas leur qualité des eaux souterraines dégradée par ce projet de modernisation ». Dès lors, le moyen tiré de l'incomplétude du dossier d'enquête publique doit être écarté.

En ce qui concerne la participation à l'enquête publique des autorités belges :

44. Aux termes de l'article L. 123-7 du code de l'environnement : « *Lorsqu'un projet de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement d'un autre Etat, membre de la Communauté européenne ou partie à la convention du 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière signée à Espoo, les renseignements permettant l'information et la participation du public sont transmis aux autorités de cet Etat, à la demande de celles-ci ou à l'initiative des autorités françaises. Les autorités de l'Etat intéressé sont invitées à participer à l'enquête publique prévue à l'article L. 123-1 ou à la procédure de participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19* ». Le I de l'article R. 122-10 de ce code dispose que : « *Lorsqu'elle constate qu'un projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement d'un autre Etat, membre de l'Union européenne ou partie à la Convention du 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière signée à Espoo, ou lorsqu'elle est saisie par l'Etat susceptible d'être affecté par le projet, l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet lui notifie sans délai l'arrêté*

*d'ouverture de l'enquête publique et lui transmet un exemplaire du dossier d'enquête. Le résumé non technique de l'étude d'impact mentionné au 1° du II l'article R. 122-5 et l'indication de la façon dont l'enquête publique s'insère dans la procédure administrative sont traduits, si nécessaire, dans une langue de l'Etat intéressé, les frais de traduction étant à la charge du pétitionnaire ou du maître d'ouvrage. La notification de l'arrêté d'ouverture d'enquête fixe également le délai dont disposent les autorités de cet Etat pour manifester leur intention de participer à l'enquête publique. L'enquête publique ne peut commencer avant l'expiration de ce délai. / Les délais prévus par les procédures réglementaires applicables aux projets en cause sont augmentés, le cas échéant, pour tenir compte du délai de consultation des autorités étrangères (...)* ».

45. Il ne résulte pas de l'instruction que le projet serait susceptible d'avoir des incidences notables sur la Belgique au titre des installations, ouvrages, travaux et activités autorisées par l'arrêté attaqué relevant de « la loi sur l'eau ». Par suite, les associations requérantes ne peuvent utilement se prévaloir de l'absence de participation des autorités belges à l'enquête publique.

46. En tout état de cause, il résulte de l'instruction que le préfet du Nord a procédé, par un arrêté du 10 février 2022 à la prolongation jusqu'au 1er mars 2022 de la durée de l'enquête publique initialement prévue du 10 janvier 2022 au 14 février suivant et ce, pour permettre aux autorités belges, destinataires d'un lien de téléchargement de l'entier dossier d'enquête publique transmis par courrier du 11 février 2022, ainsi qu'aux citoyens de ce pays de présenter toutes observations utiles sur le projet d'extension et de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin. A cet égard, par un courrier du 28 février 2022, le secrétaire général du département en charge de l'environnement de la région flamande a porté à la connaissance des services de la préfecture du Nord qu'à l'issue de l'analyse du dossier d'enquête publique, « aucun impact significatif n'est à prévoir pour la région flamande » s'agissant des aspects du projet liés au bruit.

47. Dans ces conditions, le moyen tiré de l'absence de participation des autorités belges à l'enquête publique doit être écarté.

En ce qui concerne la méconnaissance des articles L. 210-1 et R. 211-60 du code de l'environnement :

48. Aux termes de l'article L. 210-1 du code de l'environnement : « *L'eau fait partie du patrimoine commun de la nation. Sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable, dans le respect des équilibres naturels, sont d'intérêt général (...)* ». A ce titre, l'article L. 211-1 de ce code énonce, dans son I, que : « *Les dispositions des chapitres Ier à VII du présent titre ont pour objet une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau ; cette gestion prend en compte les adaptations nécessaires au changement climatique et vise à assurer : (...) 2° La protection des eaux et la lutte contre toute pollution par déversements, écoulements, rejets, dépôts directs ou indirects de matières de toute nature et plus généralement par tout fait susceptible de provoquer ou d'accroître la dégradation des eaux en modifiant leurs caractéristiques physiques, chimiques, biologiques ou bactériologiques, qu'il s'agisse des eaux superficielles, souterraines ou des eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales (...)* ». Le I de l'article R. 211-60 du même code prévoit que : « *Est interdit le déversement dans les eaux superficielles, les eaux souterraines et les eaux de mer, par rejet direct ou indirect ou après ruissellement sur le sol ou infiltration, des lubrifiants ou huiles, neufs ou usagés, appartenant aux catégories suivantes : / 1° Huiles pour moteurs et pour compresseurs et huiles de base moteur (...)* ».

49. Il résulte de l'instruction, et n'est pas contredit, que les séparateurs à hydrocarbures mis en place dans les bassins de régulation permettant la filtration des effluents avant leur rejet dans les bassins d'infiltration sont en capacité de retenir les hydrocarbures, en ce compris les huiles et autres lubrifiants. A cet égard, et dans le prolongement de la mesure MR23 mise en place par la société Aéroport de Lille, le préfet du Nord a assorti l'arrêté attaqué de prescriptions techniques relatives à la gestion des eaux pluviales concernant notamment, en son article 9-1, les performances attendues des ouvrages de traitement implantés au sein des bassins versants nord, est et sud. Alors que le projet prévoit, conformément aux conclusions de l'avis de l'hydrogéologue, une amélioration du dispositif de traitement des eaux pluviales ainsi que des mesures de suivi MS04 visant à renforcer le suivi de la qualité des eaux infiltrées et MS05 relative à l'entretien périodique des ouvrages de gestion et de traitement des eaux pluviales, il s'ensuit que le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions citées au point précédent doit être écarté.

En ce qui concerne l'incompatibilité de l'arrêté avec les dispositions visant à la protection de l'aire d'alimentation des champs captants du Sud de Lille :

50. Les associations requérantes, qui se bornent à soutenir que faute « d'assurer l'innocuité à la nappe de la Craie », le projet méconnaît l'arrêté du 25 juin 2007 instaurant un projet d'intérêt général pour la protection des champs captants de Lille, le plan local d'urbanisme (PLU) de la Métropole européenne de Lille, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Lille Métropole, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois-Picardie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Marque-Deûle, sans identifier de quelconques dispositions dont elles entendent invoquer la méconnaissance, ne mettent pas le tribunal à même d'apprécier la portée d'une telle assertion.

51. En tout état de cause, alors que l'autorisation environnementale n'est pas au nombre des décisions dont l'article L. 142-1 du code de l'urbanisme exige la compatibilité avec le SCoT et que les PLU ainsi que les projets d'intérêt général visés à l'article L. 102-1 de ce code ne sont pas opposables aux travaux et constructions autorisés en application des dispositions de l'article L. 214-3 du code de l'environnement, il résulte de l'instruction que l'étude d'impact consacre son chapitre 5 à l'examen de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme locaux ainsi qu'aux outils de planification en matière de gestion de l'eau. Dans ces conditions, et eu égard aux mesures rappelées aux points 35 et 50 auxquelles la société Aéroport de Lille s'est engagée afin de garantir la protection de la ressource en eau, le moyen tiré de l'incompatibilité de l'arrêté avec les dispositions visant à la protection de l'aire d'alimentation des champs captants du Sud de Lille doit être écarté.

En ce qui concerne la méconnaissance des principes de prévention et de non-régression :

52. L'autorisation environnementale en litige a été délivrée au titre des installations, ouvrages, travaux et activités relevant de « la loi sur l'eau ». Par suite, les associations requérantes, qui ne soulèvent le moyen que sous l'angle des nuisances sonores induites par le projet, ne peuvent utilement se prévaloir de la méconnaissance des principes de prévention et de non-régression.

53. En tout état de cause, d'une part, aux termes de l'article 3 de la Charte de l'environnement : « *Toute personne doit, dans les conditions définies par la loi, prévenir les atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement ou, à défaut, en limiter les* conséquences ». Le 2° du II de l'article L. 110-1 du code de l'environnement prévoit, à ce titre, un « *principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable. Ce principe implique d'éviter les atteintes à la biodiversité et aux services qu'elle fournit ; à défaut, d'en réduire la portée ; enfin, en dernier lieu, de compenser les atteintes qui*

*n'ont pu être évitées ni réduites, en tenant compte des espèces, des habitats naturels et des fonctions écologiques affectées* ».

54. S'il est vrai que la société Aéroport de Lille a entériné son refus, dont elle n'avait d'ailleurs pas à expliciter les raisons, d'instaurer un couvre-feu nocturne en dépit de la recommandation formulée en ce sens par l'autorité environnementale, les associations requérantes, qui déclarent que les mesures décrites au point 17 sont « notoirement insuffisante[s] » pour « compenser les inconvénients notables générés par le développement programmé de l'activité aéroportuaire », n'en discutent ni la pertinence, ni davantage les résultats pouvant en être attendus. Ainsi, alors que la maîtresse d'ouvrage ne conteste pas les effets du bruit sur la santé tels que décrits par l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail dans sa synthèse de septembre 2020 et dont elle a dressé un panorama précis au point 7.3.2 de l'étude d'impact, il s'ensuit que, compte tenu des effets limités du bruit des aéronefs tant en vol qu'au sol ainsi que des mesures déclinées dans le cadre de la séquence ERC et reprises par le préfet du Nord à l'article 11-1 de l'arrêté attaqué, le moyen tiré de la méconnaissance du principe de prévention doit être écarté.

55. D'autre part, le 9° du II de l'article L. 110-1 du code de l'environnement énonce un « *principe de non-régression, selon lequel la protection de l'environnement, assurée par les dispositions législatives et réglementaires relatives à l'environnement, ne peut faire l'objet que d'une amélioration constante, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment* ». Le principe de non-régression, qui est directement invocable contre les actes réglementaires, interdit l'édiction d'une réglementation ayant pour effet de diminuer le niveau effectif de protection de l'environnement.

56. Si le principe de non-régression, dont l'objet est de favoriser l'amélioration constante de la protection de l'environnement, s'impose, dans le cadre des dispositions législatives propres à chaque matière, au pouvoir réglementaire, il ne peut toutefois être utilement invoqué à l'encontre d'une autorisation environnementale qui ne constitue pas un acte réglementaire. Par suite, le moyen tiré de la méconnaissance de ce principe doit être écarté comme inopérant.

57. Il résulte de tout ce qui précède que les conclusions à fin d'annulation présentées par les associations requérantes doivent être rejetées.

Sur les frais liés au litige :

58. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise à la charge de l'État, qui n'est pas la partie perdante dans la présente instance, la somme demandée par les associations requérantes au titre des frais exposés par elles et non compris dans les dépens. Il y a lieu, en revanche, de faire application de ces dispositions et de mettre à la charge solidaire de l'association Non À l'Agrandissement de l'Aéroport de Lille-Lesquin, de l'association Nord Nature Environnement et de l'association France Nature Environnement Hauts-de-France une somme de 2 000 euros s au titre des frais exposés par la société Aéroport de Lille et non compris dans les dépens.

D É C I D E :

Article 1er : La requête de l'association Non À l'Agrandissement de l'Aéroport de Lille-Lesquin, de l'association Nord Nature Environnement et de l'association France Nature Environnement Hauts-de-France est rejetée.

Article 2 : L'association Non À l'Agrandissement de l'Aéroport de Lille-Lesquin, l'association Nord Nature Environnement et l'association France Nature Environnement Hauts-de-France verseront solidairement à la société Aéroport de Lille une somme de 2 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 3 : Le présent jugement sera notifié à l'association Non À l'Agrandissement de l'Aéroport de Lille-Lesquin, représentante unique des associations requérantes en application de l'article R. 751-3 du code de justice administrative, à la ministre de la transition écologique, à la société Aéroport de Lille, au syndicat mixte de l'aéroport de Lille Métropole et au préfet du Nord.