

<p>RÉPUBLIQUE FRANÇAISE DEPARTEMENT DU NORD Arrondissement de Lille Siège : Métropole Européenne de Lille 2 boulevard des Cités Unies - CS 70043 59040 LILLE cedex</p>	<p>EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS</p> <p>du Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole</p>
--	--

Bureau du Syndicat mixte du 11 mai 2021

Délibération n°03B-2021

Objet : AVIS SUR LE DOSSIER DE CREATION DE ZAC DE LIL'AEROPARC

Le mardi onze mai deux mille vingt et un à dix-sept heures, le bureau du Syndicat mixte du SCOT s'est réuni à l'Hôtel de la Métropole Européenne de Lille en salle Atrium 1, sous la présidence de Monsieur Francis VERCAMER, Président.

Étaient présents :

DUMORTIER Benjamin, FOUTRY Luc, GRAS Christophe, VERCAMER Francis

En visioconférence :

DENDIEVEL Stanislas, DESMET Rodrigue, LEPRETRE Sébastien

Convocation adressée aux Vice-présidents du Comité syndical le : 5 mai 2021

Nombre de délégués en exercice : 7

Rapport de Monsieur le Président

Le dossier de création de la ZAC Lil'aéroparc, porté par la CCI Hauts-de-France, a été porté à connaissance du Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole le 15 mars 2021.

Le Syndicat mixte du SCOT est saisi par le Préfet du Nord sur le dossier de création de ZAC en tant que groupement de collectivité intéressé, conformément au code de l'environnement.

À partir de cette date de saisine, le retour sur consultation doit être réalisé dans les deux mois (article R122-7 du code de l'environnement).

I – Les ambitions de la CCI Hauts-de-France

Contexte :

- Afin de répondre aux besoins de développement des entreprises existantes et à l'accueil de futures entreprises sur l'agglomération lilloise, la Métropole Européenne de Lille (MEL), en collaboration étroite avec la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Hauts-de-France, a engagé en 2003, **un chantier ambitieux d'aménagement de 1 000 hectares de foncier économique répartis sur l'ensemble de son territoire.**
- En complément, la MEL et ses partenaires signataires (dont la CCI) se sont engagés à travers «**la charte des parcs d'activités du 21^{ème} siècle** » (PA21), **visant les objectifs suivants :**
 - la densité en aménageant des parcs d'activités de façon optimisée avec l'espace ;
 - la mixité, en faisant des parcs d'activités de véritables lieux de vie pour les usagers et d'accueil pour tous types d'économies ;
 - l'efficacité énergétique en pensant les parcs d'activités, peu consommateurs d'énergies, voire producteurs d'énergies pour eux-mêmes et pour les autres ;
 - la mobilité en organisant le parc comme un lieu efficace pour toutes les mobilités en incitant à l'utilisation des modes doux ;
 - la performance écologique en créant des espaces de diversité végétale et animale ;
 - la gouvernance en établissant une relation de confiance entre les acteurs concernés pour permettre la fluidification du processus d'aménagement et d'appropriation des parcs.

Le projet de création de la ZAC Lil'aéroparc s'inscrit dans l'objectif des parcs « nouvelle génération » insufflé **par le concept de la Troisième Révolution Industrielle (REV3)** porté par la Région. En ce sens, le site d'activité se veut dynamique, évolutif et mutable afin de proposer un nouveau mode de gouvernance. Il se veut un exemple pour la mutation progressive du tissu économique dans la métropole et en particulier en milieu péri-urbain, dont le développement reste indispensable pour une bonne répartition des emplois et une réduction des déplacements pendulaires.

Le projet est articulé autour de 4 grands enjeux principaux :

- La consommation de terres agricoles,
- La mobilité,
- La préservation de la ressource en eau potable,
- Le maillage du site avec son environnement immédiat et ses synergies avec l'aéroport.

II – L'opportunité du projet au regard des orientations et objectifs du SCOT de Lille Métropole

Les principes d'aménagement appelant à des remarques

- ***Au regard des champs captant (opportunité de localisation) :***

Le Document d'Orientation et d'Objectifs du SCOT précise que tout projet localisé en extension urbaine au sein de l'AAC doit faire l'objet d'une analyse prospective au sein de l'enveloppe urbaine :

« En application de l'article L141-9 1° du code de l'urbanisme, il est imposé d'utiliser les terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau » (DOO du SCOT page 83 « Agir pour la reconquête d'une ressource en eau irremplaçable »).

Le dossier présenté ne démontre pas cette recherche de site disponible au sein de l'enveloppe urbaine.

De plus, l'étude démontre une analyse sectorielle basée uniquement sur le territoire Sud (page 14 à 16 du dossier de création de ZAC). Le dossier ne démontre pas d'autres prospects potentiels sur l'ensemble du territoire métropolitain et des autres portes d'entrée métropolitaines, pour développer ce projet de 38 ha.

De ce fait, le dossier de création de ZAC ne démontre pas suffisamment la nécessité pour le projet de s'implanter en AAC, la partie Ouest du projet étant, qui plus est, située en zone de vulnérabilité forte.

- ***Au regard de la programmation :***

La programmation prévue est une programmation économique mixte : « La vocation principale du site demeure une programmation économique mixte (tertiaire, PME, PMI, artisanat, services, showrooms, événements, loisirs, etc.), portant une ambition forte en matière d'inscription dans les valeurs de la Troisième Révolution Industrielle, et accompagnée d'une offre de service attractive. Une offre de services « de base » (en particulier la restauration) pour les entreprises, les salariés, mais aussi pour les visiteurs, sera également présente, afin de couvrir une part des besoins du territoire » (page 20 du dossier de création de ZAC).

La programmation ainsi définie ne se justifie pas d'une localisation à proximité immédiate de l'aéroport, au sein des champs captant et du PIG. Une recherche de localisation en dehors de l'aire d'alimentation des captages, au regard de la programmation définie devrait être prioritairement effectuée.

De plus, le projet Lil'Aéroparc souhaite se développer parallèlement au projet d'extension de l'aéroport : « L'aéroport, qui ouvre en ce moment de nouvelles lignes, ambitionne le doublement du nombre de passagers et l'évolution de son environnement aéroportuaire sur le périmètre concédé. L'aménagement du site participera à l'attractivité de l'aéroport, et à l'amélioration de son environnement proche. [...]. Lil'aéroparc a vocation à proposer une plateforme de services et des lieux captant une partie des actifs transitant par l'aéroport : lieu performant pour des séminaires dans un cadre paysager et environnemental de grande qualité, salles de réunions, espace de coworking, hôtellerie atypique... » (page 22 du dossier de création de ZAC).

Le projet de Lil'aéroparc est donc conditionné aujourd'hui au regard d'un potentiel développement de l'attractivité de l'aéroport. A l'heure actuelle, le projet d'extension de l'aéroport n'est pas acté. Ainsi, le projet Lil'aéroparc anticipe des projections d'urbanisation future que la conjoncture actuelle ne peut pas garantir.

- ***Au regard de la protection de la ressource en eau***

Le SCOT de Lille Métropole définit des orientations et des objectifs afin de préserver la ressource en eau, notamment au Sud de Lille. Sur l'aire d'alimentation des captages au Sud de Lille, il est précisé, dans le DOO, l'objectif suivant :

« Dans les secteurs contribuant à l'alimentation de captages, il convient de veiller à la compatibilité des usages du sol avec la vulnérabilité de la ressource » (DOO du SCOT page 83 « Agir pour la reconquête d'une ressource en eau irremplaçable »).

Le projet est situé sur l'aire d'alimentation des captages au Sud de Lille, sur une zone agricole. En ce sens, le projet vient artificialiser des sols qui permettent aujourd'hui une infiltration directe des eaux de pluie. En imperméabilisant ainsi des terres agricoles, le projet vient limiter les possibilités d'infiltration directe de la nappe, et donc la quantité et la qualité même de la ressource en eau.

De même, le SCOT précise l'objectif suivant :

« Prévoir systématiquement dans les projets l'intégration de mesures nécessaires pour assurer la qualité de la ressource en eau et la recharge de la nappe » (DOO du SCOT page 83 « Agir pour la reconquête d'une ressource en eau irremplaçable »).

Au regard de l'imperméabilisation du site par rapport à l'état actuel, les mesures proposées par le projet sur la gestion et l'infiltration des eaux, à l'image des jardins filtrants, des bassins de stockage des eaux ou des noues imperméabilisées, ne permettent pas de recharger la nappe. De façon générale, si les eaux sont gérées sur site, l'étude menée ne démontre pas que l'entièreté de ces eaux est rendue à la nappe, afin de garantir sa recharge en quantité et qualité suffisante.

Des études hydrologiques et géologiques ont été menées afin de connaître le fonctionnement des eaux infiltrées vis-à-vis de la nappe. La prise en compte des études nécessaires afin de comprendre le fonctionnement de la nappe est à saluer. Si ces études permettent d'affiner la connaissance du fonctionnement hydraulique, il est néanmoins regrettable que les réponses adaptées se trouvent au sein de l'aire d'alimentation des captages.

- ***Au regard du développement économique***

Le SCOT identifie le projet Lil'aéroparc comme site de développement économique prioritaire à horizon 2035. Si le site est effectivement identifié sur le secteur des portes d'entrée métropolitaines au Sud de la Métropole, son développement est conditionné notamment à la protection de la ressource en eau :

« La porte d'entrée sud de la métropole, autour de Seclin, doit se développer en tenant compte des différents enjeux inhérents à ce territoire : préservation de la ressource en eau (champs captant), projets de grandes infrastructures de transport à horizon SCOT et au-delà (contournement sud-est de Lille, Réseau express Grand Lille). L'opportunité d'ouverture au développement économique doit être appréciée au regard des règles spécifiques applicables en aire d'alimentation des captages (cf. chapitre « Viser l'exemplarité en matière environnementale ») et au développement de transport en commun structurant » (page 69 du DOO du SCOT « les axes de développement économiques métropolitains – les portes d'entrée métropolitaines »).

Le projet ne doit donc pas porter atteinte à la ressource en eau. Comme précisé précédemment, les conditions complètes de recharge de la nappe ne sont pas satisfaites au regard du projet présenté.

Ensuite, au vu de la localisation en AAC, même si le schéma d'aménagement est compact pour avoir un minimum d'emprises imperméables et construites, ainsi qu'un minimum de déploiement de voiries,

Une réflexion autour de la forme du projet et de ses impacts immédiats sur le trafic demande à être davantage poussée, afin de correspondre au maximum à l'objectif du SCOT :

« Favoriser la forme urbaine compacte, optimisant le flux d'assainissement, évitant la création de nouvelles voiries et la diffusion supplémentaires de flux routiers sur le territoire » (DOO du SCOT page 83 « Agir pour la reconquête d'une ressource en eau irremplaçable »).

De plus, le SCOT précise que le développement des zones d'activités sur le secteur est aussi conditionné à l'articulation entre les infrastructures et les équipements :

« L'axe aéroport de Lesquin – cité scientifique de Villeneuve d'Ascq Partant de l'extrémité nord de l'autoroute A1 pour rejoindre le secteur de la Haute Borne, ce secteur composé de grands équipements (aéroport, centres commerciaux, cité scientifique, centre régional des transports, pôles d'excellence) nécessite la structuration des développements, notamment

autour d'axes de transports et de pôles intermodaux que sont le métro 4 Cantons et, dans une moindre mesure, la gare de Lesquin. Il s'agit de mieux articuler entre elles les différentes pièces constitutives de ce secteur, mais aussi de mieux organiser les liens et déplacements dans cette frange sud-est du centre de l'agglomération » (page 69 du DOO du SCOT « les axes de développement économiques métropolitains – les portes d'entrée métropolitaines »).

Ainsi, au vu de l'avancée des documents stratégiques de déplacements et de l'évolution de certains projet (cf. partie « au regard des mobilités »), les principes d'aménagement recherchés par le projet en matière de mobilité ne seront pas pleinement remplis dans l'immédiat si le projet entre en phase chantier. Le projet ne réunit pas, à ce jour, les conditions suffisantes pour sa réalisation.

Enfin, le SCOT affirme le principe de vocation des sites :

« Une quarantaine de sites économiques d'envergure métropolitaine, en renouvellement urbain ou en extension, est identifiée pour fixer les grandes priorités de l'aménagement économique des vingt prochaines années. Ils ont vocation à accueillir des activités stratégiques pour le développement du territoire. [...] Dans les espaces d'activités économiques métropolitains, au-delà des principes d'aménagement généraux qui s'appliquent à tous les espaces économiques du territoire, il convient de réserver prioritairement l'implantation à des activités économiques en lien avec les vocations définies pour chaque site. » (page 70 du DOO du SCOT « produire des sites économiques métropolitains »)

Lil'aéoparc à ce titre aurait pour vocation prioritaire des « activités mixtes troisième révolution industrielle » (page 72 du DOO). Le programme des activités développés et la desserte du site en matière de transport ne permettent pas de se distinguer fortement par rapport à d'autres zones d'activités dites classiques développées à ce jour.

- **Au regard des mobilités**

L'accessibilité du site :

Le site est aujourd'hui encerclé par des axes structurants majeurs dédiés aux véhicules motorisés que sont l'A1 et l'A23. L'accessibilité du site est aujourd'hui prévue par :

- Les axes de dessertes locales : la RD655, la route de l'aéroport, la rue des deux tilleuls, ...
- L'échangeur depuis l'A1
- Des liaisons cyclables à aménager

Ces axes sont aujourd'hui saturés, le trafic y étant très dense. Au regard du nombre d'emplois prévus, et les différentes connexions prévues avec l'aéroport (transport de personnes, séminaires, ...), la capacité d'absorption de ces nouveaux flux sur les axes existants est remise en cause.

Concernant l'accessibilité du site par les transports en commun, le projet s'appuie sur :
« La création des lignes de bus qui sera un réel atout pour le territoire et permettra un bon niveau de desserte du site. Le projet de ligne à haut niveau de service viendra consolider l'accessibilité du parc. Enfin, les projets de Réseau Express Grand Lille, et l'accroissement de la desserte ferroviaire, sont des opportunités également à prendre en compte pour le développement du projet. »

Aujourd'hui, ces projets de développement d'infrastructures de transports en commun ne sont plus garantis au regard de l'évolution des documents de planification et de déplacement (SDIT, PDM). De ce fait, l'accessibilité du site sera pleinement rendue possible par les voitures, ce qui pose question du fait de la saturation actuelle des axes de transport et du trafic important au sein de l'AAC.

Le stationnement :

Il est à noter que le projet ainsi conçu, au regard du nombre de stationnement et des projets de transports en commun aujourd'hui réinterrogés dans les documents de planification (transport en site propre, ...), que le projet tend à favoriser l'utilisation de véhicules motorisés, alors même que les axes actuels sont déjà saturés.

Les formes de stationnement prévues au projet, à savoir des parkings en silo, sont à priori incompatibles avec les objectifs de protection de la nappe en AAC : en effet, le fait de modifier le sous-sol a pour conséquence majeure de modifier les possibilités d'infiltration naturelle de l'eau.

Le développement des modes doux et alternatifs au sein du site :

Le projet prévoit une accessibilité au sein du site uniquement dédiée au modes doux et alternatifs :

« Seuls les modes doux et alternatifs peuvent circuler librement au sein du parc d'activités. Le maillage cyclable suit le tracé des cheminements structurants (la boucle, les voiries et le tramway). Une desserte fine (au sein des lots), en relation avec les aménagements cyclables projetés sera prévue pour irriguer le site au travers des macrolots. Plusieurs options sont envisagées à ce stade. Il pourrait s'agir de voies vertes, pistes cyclables ou zones piétonnes. » (page 27 du dossier de création de ZAC).

Ce parti pris est aujourd'hui compatible avec les ambitions des modes actifs au sein du SCOT :

« Inscrire des itinéraires dédiés aux modes doux qui permettent de meilleures traversées des grandes zones d'activités, complexes immobiliers et grands équipements » (DOO du SCOT page 45 « développer la cyclabilité et la marchabilité »)

- ***Au regard du compte foncier à vocation économique du SCOT***

Le dossier de création de ZAC précise que les 38 ha du projet s'inscrivent pleinement dans le compte foncier de développement économique de la couronne sud.

Le projet d'aménagement constitue, au regard de la tache urbaine, une extension de celle-ci.

Le dossier de création de ZAC ne permet pas de contextualiser l'impact du projet à la fois sur les objectifs globaux du territoire en matière de développement économique (page 32) et le phasage demandé en matière d'extension urbaine résidentielle et économique (page 33-34).

Dans le respect des orientations du SCOT, la MEL dispose d'un droit maximal à l'horizon 2035 en extension urbaine de 243 hectares à vocation économique sur la couronne Sud à compter du 1er janvier 2015.

Il ne s'agit pas d'un objectif de consommation foncière, mais d'une enveloppe maximale qui n'a pas été « traduite » par le PLU, en vigueur et compatible aux orientations du SCOT.

- ***Au regard des risques***

Concernant le risque lié aux mouvements de terrain, le SCOT précise l'objectif suivant :

« La présence de catiches doit être intégrée en amont des opérations d'aménagement et si possible valorisée comme un élément du projet »
(DOO du SCOT page 87 « les orientations en matière de prévention des risques de mouvement de terrain »)

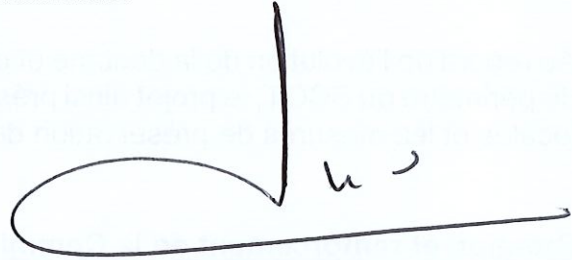
Le projet est concerné par le plan d'exposition au risque (PER) cavités datant de 1993. Si l'étude précise que des risques et anomalies sont détectés au droit de la parcelle, l'analyse faite ne démontre les solutions envisagées afin de prendre en compte voire réduire ce risque.

De plus, les conditions d'infiltration liées aux objectifs de l'AAC ne sont a priori pas compatibles avec les règles inscrites au PER.

IV – Avis défavorable du Syndicat mixte du SCOT

Estimant que le dossier de création de ZAC reçu ne répond pas, dans l'immédiat, aux objectifs du SCOT de Lille Métropole cités-ci-dessus, le Bureau du Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole émet un avis défavorable au dossier de création de ZAC.

Adopté à l'unanimité

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized loop followed by a vertical line and a small flourish.

Francis VERCAMER
Président du Syndicat mixte
du SCOT de Lille Métropole

III – Depuis 2017 et l’approbation du SCOT de Lille Métropole

Evolution de la doctrine au regard de la protection de la ressource en eau

Depuis l’approbation du SCOT en 2017, la nécessité de la protection de la nappe s’est accentuée, d’un point de vue des déclarations du Préfet et des documents d’urbanisme nouvellement adoptés à l’image du PLU2 de la MEL. Le choix stratégique territorial retenu est de ne pas porter atteinte à la ressource en eau en limitant l’artificialisation des sols en extension.

Au regard de l’évolution de la doctrine et des nouveaux documents opposables au sein du périmètre du SCOT, le projet ainsi présenté n’est pas concordant avec les ambitions locales et les mesures de préservation de la ressource en eau.

Création et renforcement de la Commission Partenariale AAC

Afin de préserver et de renouveler la ressource en eau de la nappe de craie et de partager une vision anticipatrice et globale en faveur d’un développement cohérent et raisonné, il a été décidé, dans le cadre de la mise en œuvre du SCOT de Lille Métropole (approuvé en février 2017), de mettre en place une instance appelée la Commission Partenariale AAC (COPAR AAC) par la délibération du Syndicat mixte du SCOT.

A l’issue d’une période de 2 années de fonctionnement du COPAR et suite à l’approbation du PLUi de la MEL, il a été proposé de reconduire pour le mandat 2020-2026 un dispositif poursuivant les mêmes objectifs, mais d’en faire évoluer le rôle et d’en affiner le fonctionnement. Il convenait notamment de renforcer le rôle du COPAR en tant qu’organe consultatif sur les avis et décisions qu’est amené à prendre le Syndicat mixte du SCOT.

Ainsi, par délibération du 16 septembre 2020, le Comité syndical a souhaité faire évoluer le COPAR en commission partenariale (COMPAR). Le 22 avril 2021, le dossier, situé en zone de vulnérabilité forte, a été abordé en COMPAR AAC, en amont de la présentation du projet de délibération au bureau du Syndicat mixte du SCOT.

Les mobilités sur le territoire

Au regard des mobilités, le projet se base sur des projets qui aujourd’hui sont repoussés voire abandonnés à l’image de la ligne tramway ou des projets de transport en commun en site propre. Ainsi, au vu de ces évolutions, des modifications du projet de création de ZAC devraient être envisagés, selon des scénarios alternatifs afin de réfléchir à des solutions de desserte adéquates.