

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DEPARTEMENT DU NORD
Arrondissement de Lille
Siège :
Métropole Européenne de Lille
2 boulevard des Cités Unies -
CS 70043
59040 LILLE cedex

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

du Syndicat mixte
du SCOT de Lille Métropole

Bureau du Syndicat mixte du 11 octobre 2021

Délibération n°08B

Objet : AVIS SUR LE DOSSIER DE MODERNISATION DE L'AEROPORT LILLE LESQUIN (PERMIS DE CONSTRUIRE ET ETUDE D'IMPACT)

Le lundi onze octobre deux mille vingt et un à quatorze, 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 :

GRAS Christophe, VERCAMER Francis

En visioconférence :
DUMORTIER Benjamin, FOUTRY Luc

Convocation adressée aux Vice-présidents du Comité syndical le : 05 octobre 2021

Nombre de délégués en exercice : 7



Rapport de Monsieur le Président

Le dossier de modernisation de l'aéroport Lille Lesquin a été porté à connaissance du Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole le 5 août 2021.

Le Syndicat mixte du SCOT est consulté en qualité de groupement de collectivités intéressé par la commune de Fretin dans le cadre de l'instruction du permis de construire soumis à évaluation environnementale.

À partir de cette date de saisine, le retour sur consultation doit être réalisé dans les deux mois (article R. 122-7 du code de l'environnement).

I – Les objectifs de projet

Le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin est situé sur les communes du territoire du SCOT : Lesquin, Fretin, Templemars, Avelin et Vendeville, à environ 10 km au Sud-Est du centre-ville de Lille et sur une surface de 470 ha.

Le SMALIM (Syndicat Mixte des Aéroports de Lille-Lesquin et de Merville), né en 2006 du transfert de compétence de l'État à la Région, réunit le Conseil régional des Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille (MEL) et la Communauté de communes Flandre Lys. Au titre de sa délégation de service public, en juillet 2019, le SMALIM, autorité aéroportuaire, a confié à Aéroport de Lille SAS (ADL) la concession de l'aéroport, avec prise d'effet au 1^{er} janvier 2020. La durée de concession est de 20 ans. Aéroport de Lille SAS prend en charge l'exploitation, l'entretien, la maintenance et le développement de l'aéroport de Lille.

Le projet comporte deux grands types d'opérations : celles permettant de mettre l'aéroport en conformité avec les réglementations futures (qui constituent le scénario de référence, sans projet) et celles qui visent à moderniser l'aéroport pour l'adapter aux trafics futurs (le scénario projet).

➤ Les opérations de mise aux normes :

Le projet présenté intègre des opérations d'adaptation afin d'assurer la conformité aux évolutions réglementaires ou aux améliorations requises en matière de sécurité ou de sûreté du transport aérien.

En l'absence de projet de modernisation, de nombreuses opérations devront nécessairement être réalisées dont les plus importantes sont la construction des accotements de la piste principale, d'un taxiway parallèle à la piste secondaire, l'élargissement des taxiways et des congés de raccordement, en cas de réfection de ceux-ci ; la construction d'un chemin de ronde aux abords des clôtures périmétriques, la modification du système de tri et de contrôle des bagages de soute, la déconstruction de la rampe d'accès (dépose-minute) pour améliorer la protection du bâtiment en matière de sûreté, la reconfiguration du parvis côté ville, la rénovation du terminal existant et autres opérations de GER (Gros Entretien et Réparations).

➤ Les opérations de modernisation :

Elles comprennent la réhabilitation de l'aérogare existante, et notamment le réaménagement complet du niveau 2, le développement de l'aérogare existante dans la continuité du bâtiment existant (16 786 m² réhabilités, l'aérogare aura une surface à terme 30 790 m²). Elles intègrent également l'extension de l'aire de trafic B (le parking avions), prévue pour faire face à l'augmentation du nombre d'aéronefs dans un scénario futur. Le parvis multimodal sera adapté à l'augmentation du trafic et à l'évolution des modes de transport. Le projet prévoit également d'adapter la capacité de stationnement en surface à ces projections de passagers.

II – Avis du Syndicat Mixte

• *Au regard du développement économique (porte d'entrée du territoire) :*

Au regard du développement économique, le projet répond à des objectifs de développement d'économie et d'attractivité à l'échelle de la région.

Extrait du dossier d'étude d'impact :

« La valeur ajoutée en 2019 de l'aéroport est estimée à environ 280 millions d'euros. En 2050, elle atteindrait 455 millions d'euros soit 175 millions d'euros de plus qu'en 2019 (+42%). Le projet permettra ainsi le développement de l'économie et l'attractivité touristique de la métropole lilloise et de la Région Hauts-de-France. L'effet du projet est donc positif, la modernisation de l'aéroport visant à pérenniser et à développer une activité économique majeure du territoire de l'agglomération lilloise. Le projet, en améliorant la qualité des services proposés par le territoire lillois, est source de connectivité et donc d'attractivité, notamment en termes de tourisme et d'affaires ».

Le document d'orientation et d'objectifs (DOO) du SCOT (page 65) développe l'objectif de « dynamiser les activités liées au tourisme » en « veillant notamment à promouvoir leur développement dans les secteurs les plus touristiques et ceux générateurs de flux notamment les plus multimodaux (gares, aéroport, ...) en lien avec les politiques de développement à venir et les politiques qui concourent à l'attractivité du territoire ». En ce sens, le projet présenté répond à cet objectif.

Le DOO du SCOT (page 69) identifie l'axe aéroport de Lesquin-cité scientifique de Villeneuve-d'Ascq comme axe de développement économique métropolitain : « 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, CRT, pôle d'excellence) nécessite la structuration des développements, notamment autour d'axes de transports et de pôles intermodaux que sont le métro 4 Canton et, dans une moindre mesure, la gare de Lesquin. Il s'agit de mieux articuler entre elles les différentes pièces consécutives de ce secteur, mais aussi de mieux organiser les liens et déplacements dans cette frange sud-est du centre de l'agglomération ».

Le DOO du SCOT identifie aussi le territoire Sud de la métropole, auquel est rattaché l'aéroport de Lille, comme porte d'entrée du territoire. Cet objectif précise que l'opportunité du développement doit être appréciée au regard des règles spécifiques applicables en aire d'alimentation des captages.

- ***Au regard de la consommation foncière***

Pour information, le SCOT prévoit de comptabiliser les projets d'urbanisation en renouvellement urbain ou en extension urbaine selon leur localisation respectivement incluse ou exclue de la « tache urbaine de référence de 2015 » que chaque EPCI doit délimiter sur base de l'occupation du sol de 2015. En l'absence de tache urbaine de référence actuellement délimitée sur la MEL, l'étude des espaces concernés par le projet se réfère à la base OCC-SOL brute. Concernant l'aéroport, l'emprise étant classée selon l'OCC-SOL en espace artificialisé, l'ensemble des aménagements prévus, dont la création de nouvelles surfaces imperméabilisées, sont comptabilisés en renouvellement urbain.

Le SCOT fixe un compte foncier à vocation économique réparti entre tous les territoires du SCOT. Ce compte foncier est phasé en deux temps : phase 1 entre 2015 et 2025, phase 2 au-delà de 2025. Le principe de phasage est réparti entre 2/3 entre 2015-2025 et 1/3 au-delà de 2025.

L'aéroport de Lille se situe au sein du territoire de la couronne sud de la MEL. Ainsi, en renouvellement urbain et en extension, l'activité économique bénéficie d'une enveloppe de 363 ha (120 ha en renouvellement urbain et 243 ha en extension).

- ***Au regard des champs captant :***

Le projet est situé en zone urbaine du PLU intercommunal de la MEL, ainsi que dans une zone de constructibilité limitée pour des raisons réglementaires indépendantes du SCOT.

Au regard du périmètre de l'Aire d'Alimentation des Captages au sud de Lille, la partie ouest du projet est situé en zone de vulnérabilité forte.

Le périmètre du projet est inclus dans le PIG de 2007.

L'objectif majeur exprimé dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du SCOT est de « veiller à la compatibilité des usages du sol avec la vulnérabilité de la ressource » dans les secteurs contribuant à l'alimentation des captages.

Aussi, le projet doit être examiné au regard des enjeux d'infiltration des eaux, de recharge de la nappe, d'imperméabilisation des sols, de gestion des pollutions, de mobilités, ...

Le projet d'extension de l'aéroport ne peut trouver de solutions de substitution raisonnable en dehors de l'AAC, considérant l'implantation de l'aéroport.

Néanmoins, la conception du projet doit intégrer la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » les éventuels impacts à la ressource en eau.

Ainsi, des relevés piézométriques ont été menés afin de connaître le fonctionnement de la nappe au droit du site. En ce sens, la volonté d'impacter le moins possible la nappe de craie est prise en compte dans la mise en œuvre du projet.

Extrait du dossier d'étude d'impact :

« La première nappe rencontrée au droit de la zone d'étude est la nappe de la craie, dont les niveaux piézométriques varient en fonction de la pluviométrie. Au droit de la zone d'étude, la zone de battement de la nappe se situe à une profondeur comprise entre 10 et 25 mètres par rapport au terrain actuel. D'un point de vue qualitatif, la nappe de la craie est très vulnérable aux risques de pollution, en raison de la faible protection de l'aquifère. Au droit de la zone d'étude, deux sous-bassins-versants sont mis en évidence et séparent quasiment le site en deux parties Est et Ouest. Dans le sous-bassin-versant Est, la nappe de la craie s'écoule vers le Sud-Est, tandis que dans le sous-bassin-versant Ouest, elle s'écoule vers le Sud-Ouest, en direction des champs captant du Sud de Lille. »

Au regard du principe d'infiltration nécessaire à la recharge de la nappe de craie, le projet prévoit une augmentation des eaux collectées. En ce sens, le dossier d'étude d'impact précise que cette augmentation est rendue possible grâce à une amélioration des dispositifs de collecte et de traitement, ainsi qu'au maintien d'espaces de pleine terre (espaces non imperméabilisés).

Extrait du dossier d'étude d'impact :

« Le projet de modernisation de l'aéroport nécessite une adaptation de la gestion des eaux de ruissellement actuellement en place, avec la création de nouveaux bassins de rétention et d'infiltration, et la mise en place de nouveaux dispositifs de traitement de la pollution (séparateurs hydrocarbures et vannes). La récupération et le traitement des eaux pluviales des espaces non-imperméabilisés (les espaces verts) et des espaces semi-perméables (les chemins de ronde) restent également identiques : les eaux pluviales ne sont pas collectées par des ouvrages de rétention, elles s'infiltrent directement dans le sol vers la nappe. »

Le projet décrit accroît l'espace imperméabilisé du site. Le site de l'aéroport compte actuellement 85,20 ha de surfaces imperméabilisées au sein des 470 ha de son emprise totale. Le scénario de référence prévoit une artificialisation de 5,94 ha tandis que le scénario projet prévoit une augmentation de 9,98 ha de ces surfaces soit une hausse respectivement de 7 et de 11%.

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 réunir une commission partenariale dite « COMPAR ». La COMPAR propose un avis au Bureau du Syndicat mixte appelé à se prononcer sur le projet en AAC.

Le 29 septembre 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.

- ***Au regard des mobilités et de l'accessibilité :***

L'agrandissement du site :

L'objectif du projet est d'augmenter les flux aéroportuaires à l'horizon 2039. En ce sens, il est précisé que « l'aéroport de Lille-Lesquin a accueilli 2,2 millions de passagers en 2019 et 32 668 mouvements d'avions. [...] Le scénario de croissance retenu pour le projet vise 3,9 millions de passagers à l'horizon 2039, selon les hypothèses hautes de trafic, soit une croissance de moins de 3% par an entre 2019 et 2039. » (extrait de l'étude d'impact).

A ce jour, la justification de l'augmentation des capacités de l'aéroport est liée à la capacité du terminal qui est aujourd'hui saturé. De fait, au regard des objectifs de croissance de fréquentation, il apparaît nécessaire d'agrandir la structure afin de concilier le développement du site et les conditions d'accueil des passagers.

L'augmentation du trafic routier :

L'étude d'impact démontre qu'une augmentation du trafic routier est prévue. En fonction des scénarios retenus (avec ou sans le développement tertiaire), l'augmentation du trafic est estimée entre 21% et 76% en 2039 (fin de la concession).

Le DOO du SCOT a pour objectif « d'assurer la fluidité interne du territoire », afin notamment de développer des modes alternatifs au routier et d'organiser un développement limitant les congestions.

Le développement des transports en commun et des modes actifs :

Afin de réduire la part modale dédiée aux véhicules motorisés, l'accessibilité du site par les transports en commun est indispensable pour limiter les trafics sur des axes structurants déjà particulièrement denses aujourd'hui. Au regard de l'évolution des projets types tramways ou transport en site propre, les études actuellement en cours ne permettent pas de garantir le raccordement de l'aéroport ou le report modal vers les transports en commun.

Des engagements sont pris du côté de l'aéroport afin de garantir un report modal vers les transports en commun. D'ici à 2039, l'Aéroport de Lille SAS s'engage à ce que le report modal vers les transports en commun soit de 17% (5,6% en 2019). Plusieurs projets sont prévus : augmentation des navettes, création d'une gare routière, ...

Concernant les modes actifs, un plan de déplacement d'entreprise est aujourd'hui effectif sur site. Celui-ci sera mis à jour en 2022 afin d'engager de nouvelles actions en faveur de la mobilité. De même, des aménagements sont prévues pour les cyclistes

et piétons afin d'améliorer les déplacements et les sécuriser. En ce sens, le projet répond aux objectifs du SCOT de développer l'usage des modes actifs et de développer la « marchabilité » et la « cyclabilité » (page 45 du DOO).

Le dossier ainsi présenté se base sur un scénario de report modal optimiste vers les transports en commun, en développant plus de navettes routières au départ et en direction de l'aéroport. Compte tenu des difficiles conditions d'accessibilité actuelles sur ce secteur, de l'avancement des réflexions en cours sur des projets d'infrastructures qui permettraient d'améliorer cette accessibilité et de l'augmentation projetée de 77 % de passagers, il serait souhaitable de présenter des scénarios de report modal vers les transports en commun plus mesurés en phase avec la recherche de solutions de mobilités viable à court et moyen terme.

Le stationnement :

L'aéroport dispose aujourd'hui de 4 240 places de stationnement, d'un parking dépose-minute, d'un parking pour location de 141 places ainsi que d'un parking de 320 places pour le personnel (soit un total de 4 701 places de stationnement hors dépose minute).

Le projet prévoit d'utiliser une surface déjà imperméabilisée pour réduire l'imperméabilisation en AAC et développer 715 places de parking supplémentaire. La reconfiguration de certains parkings permettra de développer 357 places de parking supplémentaire. Ainsi, hors dépose minute, les capacités de stationnement s'élève à 5 773 places.

Compte tenu de la situation du site au sein des champs captant, il serait pertinent de développer des formes de parking qui réinterrogent à la fois la configuration des parkings, futurs mais aussi existant, pour tendre vers une artificialisation neutre, à l'image de parkings silo.

- ***Au regard de la pollution***

Nuisance sonore :

Le projet est concerné par le Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) lié à l'activité aéroportuaire. Au regard du projet développé, l'augmentation des flux augmenterait très peu le niveau d'exposition des habitants, d'autant plus que – comme actuellement – aucun vol de nuit n'est prévu.

Extrait de l'étude d'impact :

« Pour le bruit cumulé, l'étude montre des augmentations induites par le projet marginales, tant en nombre de personnes (129 habitants en 2039, soit +0,4 % ; 188 habitants en 2050, soit +0,6 %) que sur les niveaux sonores dont les incidences restent inférieures à 0,6 dB en 2039 et inférieures à 0,9 dB en 2050, donc imperceptibles. »

Néanmoins, il est à noter que l'étude d'impact ne présente pas précisément l'évolution quantitative du trafic aérien induit par le projet, notamment celle du nombre de mouvements entre 2019 et 2039.

De plus, compte tenu des trafics aériens actuels, les élus alertent sur la progressive modification des trajectoires de survol ces dernières années, cela impactant directement la qualité du cadre de vie des habitants, par une augmentation des nuisances sonores.

Emission de gaz à effet de serre :

Le projet de modernisation génère une augmentation des gaz à effet de serre.

Extrait de l'étude d'impact :

« La réalisation du projet de modernisation accompagnée de l'augmentation de fréquentation de la plateforme aéroportuaire, génèrerait environ 4 567,6 kilotonnes d'émissions de GES. En l'absence de réalisation de cette modernisation, la simple augmentation de fréquentation de la plateforme aéroportuaire jusqu'à saturation génèrerait 3 957,4 kilotonnes d'émissions de GES en 2050. Le projet de modernisation représenterait donc une hausse de 610,3 kilotonnes par rapport au scénario de référence, soit + 15,4%. »

En revanche, le concessionnaire s'engage dans des mesures compensatoires afin de réduire l'impact du développement sur l'environnement : labélisation via les niveaux 3+ et 4+ du label Airport Carbone Accreditation, mise en place d'un « fonds carbone », etc. Ces dispositions seront incluses dans les contrats avec les partenaires.

IV – Avis du Bureau du Syndicat mixte du SCOT

Au regard du dossier soumis à avis de modernisation de l'aéroport de Lille Lesquin et du rapport de Monsieur le Président sus-exposé, le Bureau du Syndicat mixte considère que:

- Le projet participe à conforter la porte d'entrée Sud de la métropole conformément aux objectifs du SCOT ;
- Le projet répond à des objectifs de développement d'économie et d'attractivité à l'échelle de la région ;
- Le projet contribue au développement touristique à l'échelle du territoire métropolitain ;
- Les mesures visant à améliorer la qualité de la ressource en eau et à la recharge de la nappe de craie au Sud de Lille grâce à des études menées et la mise en place de dispositifs adéquats sont satisfaisantes. Néanmoins, eu égard l'objectif de préservation de la ressource en eau, des solutions de stationnement optimal limitant la surface d'imperméabilisation à l'image de parking en superstructures doivent être recherchées. De même, l'impact de la géothermie verticale et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation du développement de cette technologie mérite d'être précisés ;
- Le Maître d'ouvrage doit envisager les trajectoires aériennes pour préserver la population de nouvelles nuisances sonores et réfléchir à minimiser celles actuellement constatées.

- Les réflexions sur l'accessibilité à l'aéroport ne sont pas satisfaisantes en ce qu'elles proposent un report modal vers des transports en commun utilisant la voie routière alors que la congestion des axes routiers sur ce secteur est une problématique majeure.
- Le Maître d'ouvrage doit préciser l'évolution des mouvements aériens attendus dans le scénario de projet, de 3,4 à 3,9 millions de passagers en 2039.



Francis VERCAMER
Président du Syndicat mixte
du SCOT de Lille Métropole

