



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet de zone d'aménagement concerté
Lil'aéroparc à Lesquin (59)**

n°MRAe 2021-5132

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 9 mars 2021 en visio-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur la zone d'aménagement concerté Lil'aéroparc à Lesquin dans le département du Nord.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Hélène Foucher et Valérie Morel, MM. Christophe Bacholle et Pierre Noualhaguet.

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par la ministre de la transition écologique le 11 août 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

* *

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis complet le 13 janvier 2021, pour avis, à la MRAe.

En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Hauts-de-France.

En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 21 janvier 2021 :

- le préfet du département du Nord ;*
- l'agence régionale de santé-Hauts-de-France ;*

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

Conformément à l'article L122-1 du code de l'environnement, le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage.

Synthèse de l'avis

La chambre de commerce et d'industrie (CCI) Hauts-de-France projette de créer une zone d'aménagement concerté (ZAC) sur la commune de Lesquin, au nord de l'aéroport de Lille-Lesquin, en bordure de l'autoroute A1, dans le département du Nord, dans le cadre de la démarche « Rev3 » (3^e révolution industrielle).

Le projet de ZAC prévoit d'aménager un terrain de 38 hectares, pour permettre la construction de bâtiments à vocation mixte (tertiaire, activités et services) d'une surface totale de plancher de 150 625 m². Les typologies des activités attendues sont en lien notamment avec l'aéroport : des services d'hôtellerie haut de gamme, de la restauration, du co-working, des espaces de showrooms et événementiels, un pôle d'entreprises tourné vers le marché européen, ...

Le projet prévoit également la création de trois parkings silo équipés de panneaux photovoltaïques, pour 2 100 places de stationnements et un aménagement paysager et arboré, qui représente une superficie de 9,6 hectares, intégrant notamment environ 4,5 hectares d'espaces en maraîchage biologique et/ou en production biosourcée (énergie ou matière), participant à la gestion des eaux pluviales.

Le projet s'implante sur des terrains agricoles actuellement cultivés et des prairies avec quelques bosquets et alignements d'arbres. Des habitations sont présentes en bordure sud du projet.

La justification de l'artificialisation de ce site doit être renforcée. L'autorité environnementale recommande notamment de faire un bilan de l'occupation des zones d'activités économiques existantes et de démontrer l'impossibilité d'y développer des alternatives au projet d'aménagement de la ZAC « Lil'aéroparc ».

Le projet s'implante sur le secteur très sensible de l'aire d'alimentation des champs captants du sud de Lille. Le dossier ne permet pas à ce stade d'assurer qu'il n'aura pas d'impact négatif sur la recharge en eau de la nappe phréatique. L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude portant sur le cycle de l'eau sur le site du projet et de préciser les impacts du projet sur la recharge de la nappe phréatique. Elle recommande également de demander l'avis d'un hydrogéologue agréé en hygiène publique pour évaluer la pertinence des mesures prévues pour la gestion des eaux pluviales.

Le trafic est déjà fortement saturé dans le secteur, des actions en faveur des déplacements alternatifs à la voiture individuelle sont prévues, mais sont à renforcer, de même que la cohérence de la mise en œuvre du projet avec cet objectif, afin de réduire les impacts sur la qualité de l'air et les nuisances sonores. L'ambition en termes de développement des énergies renouvelables devrait être réévaluée.

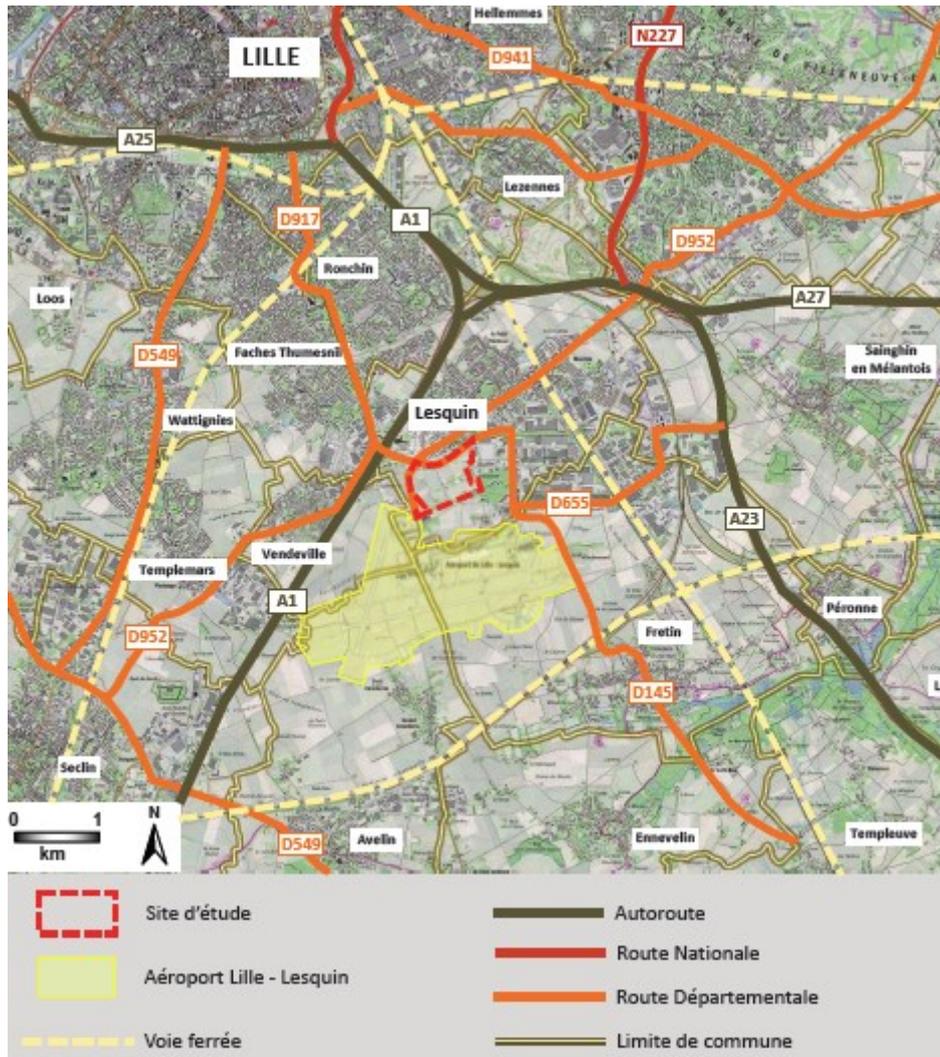
Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

I. Le projet de zone d'aménagement concerté de Lil'aéroparc

La chambre de commerce et d'industrie (CCI) Hauts-de-France projette de créer une zone d'aménagement concerté (ZAC) sur la commune de Lesquin, au nord de l'aéroport de Lille-Lesquin, en bordure de l'autoroute A1, dans le département du Nord.

localisation du projet – entouré rouge (source dossier de création de ZAC page 62)



Le projet s'implante sur des terrains agricoles actuellement cultivés et des prairies, entourés de quelques bosquets et d'alignements d'arbres. Des habitations sont présentes en bordure sud du projet.

Il s'inscrit dans la démarche « Rev3 » (3^e révolution industrielle), portée par le Conseil régional, la CCI et la région Hauts-de-France, qui vise à faire de la région l'une des régions européennes les plus avancées en matière de transition énergétique et de technologies numériques. Cette démarche est abordée pages 73-75 de l'étude d'impact.

Le projet de ZAC prévoit d'aménager un terrain de 38 hectares, pour permettre la construction de bâtiments à vocation mixte (tertiaire, activités et services) d'une surface totale de plancher de 150 625 m² et d'une surface au sol de 44 571 m² (étude d'impact pages 87 et 88).

Les typologies des activités attendues sont en lien notamment avec l'aéroport : des services d'hôtellerie haut de gamme, de la restauration, du co-working, des espaces de showrooms et événementiels, un pôle d'entreprises tourné vers le marché européen, ...

Le projet prévoit également :

- la création de trois parkings silo, équipés de panneaux photovoltaïques, permettant de mutualiser les places et de favoriser les pratiques de mobilités alternatives, avec un stationnement mutualisé sous ouvrage et aérien, qui sera prescrit dans chaque lot, soit au total soit 2 100 places de stationnements (étude d'impact, pages 94, 96 et 97) ;
- un aménagement paysager et arboré, qui représente une superficie de 9,6 hectares (étude d'impact page 102), intégrant notamment environ 4,5 hectares d'espaces en maraîchage biologique et/ou en production biosourcée (énergie ou matière) et participant à la gestion des eaux pluviales.

La mise en œuvre de l'aménagement se fera en trois phases (annexe 1 – programmation page 19) :

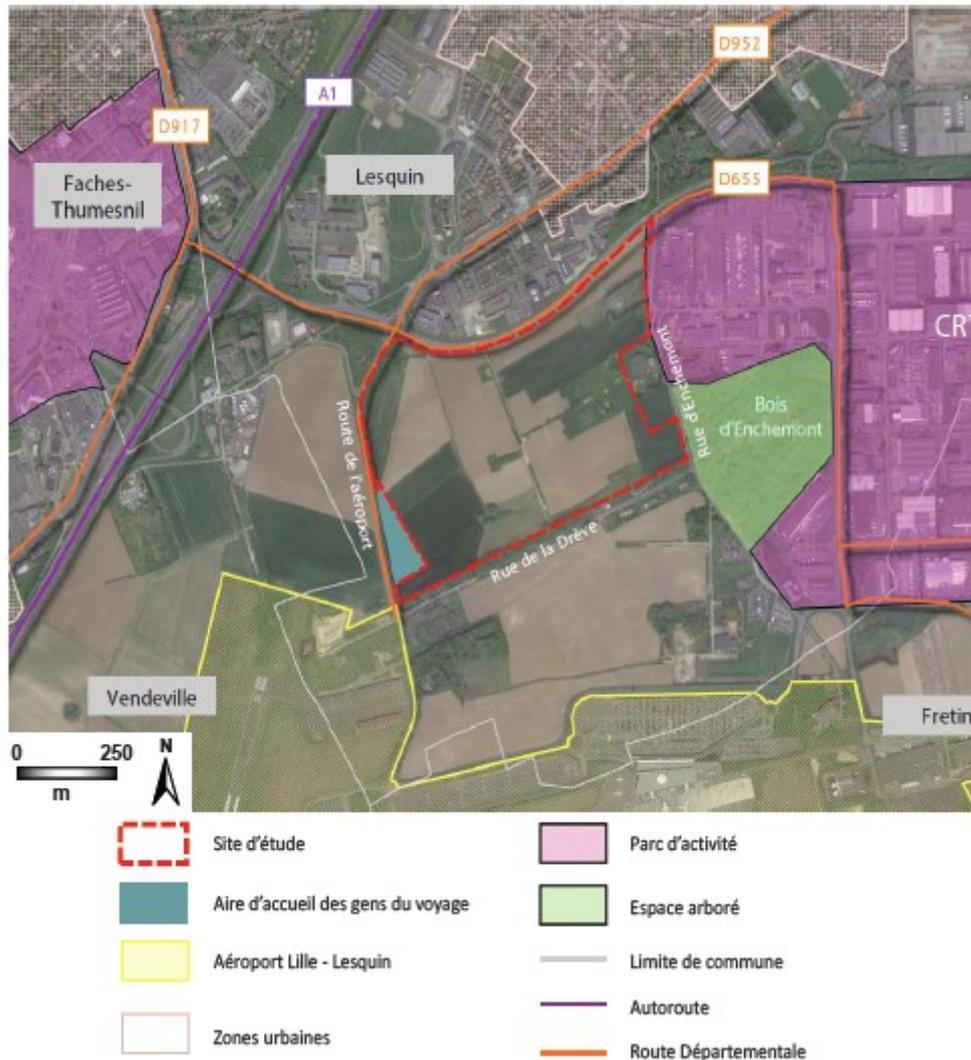
- PHASE 1 – (2022-2028) : Maison des services – Coworking, Showroom, Incubateur REV3 (tranche 1 : coworking-fablab-hall¹ multifonctionnel startups, entreprises en lien avec l'aéronautique), Smart grid² interne au parc d'activités (THD, électricité, toits solaires, phytoépuration, parking véhicules partagés), Activités Tertiaires (entreprises en lien avec l'aérien), Maraîchage biologique – permaculture, Activités PME-PMI (sous traitants de l'aéroport, rev3) ;
- PHASE 2 – (2028-2034) : Services aux salariés (conciergerie, sports, petits commerces, petite enfance) ; Tourisme d'affaires (conciergerie, sports, petits commerces) ; Incubateur REV3 (tranche 2 : plateaux modulables, centre collaboratif PME-PMI, hall atelier logistique partagé) ; Hub de mobilité (vélos, navettes, ruche VE) ; Pôle hôtelier (résidence services, cow loft, hôtels restaurants) ; Activités tertiaires (demandant une proximité avec l'aéroport) ; Parking véhicules partagés ;
- PHASE 3 – (2034-2040) : Centre de design privatif (équipement B2B et showroom sécurisé) ; Complexe immobilier "Trade center européen REV3" (centre européen d'affaires et de services B2B : hall d'exposition-restauration-services, auditorium-salles, cellules showroom-services).

Cette programmation sera affinée via « des appels à projets pour sélectionner les opérateurs qui répondront au mieux aux ambitions du projet ». A terme, la ZAC pourrait accueillir 3 750 emplois.

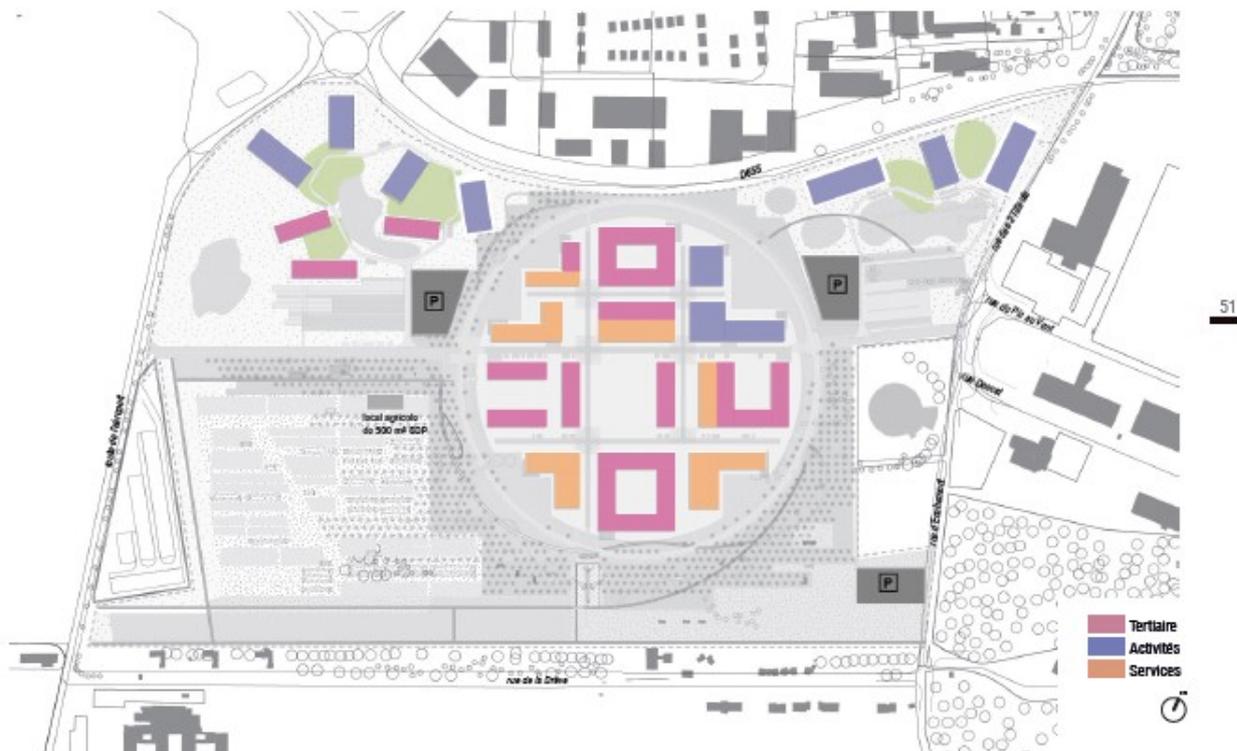
1 Fab lab est la contraction de l'anglais : fabrication laboratory (laboratoire de fabrication). C'est un tiers lieu ouvert permettant le partage d'espace, de compétences et de savoirs, ainsi que de machines, pour la conception et la réalisation d'objets.

2 réseau électrique intelligent

Le projet de création de la ZAC est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement (travaux, constructions et opérations d'aménagement sur un terrain d'assiette de plus de 10 hectares et création de surface de plancher de plus de 40 000 m²).



Périmètre de la ZAC (source : dossier de création de ZAC page 63)



Plan programmatique (source : dossier de création de ZAC page 21)

II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation d'espace, aux milieux naturels, à la ressource en eau, et à la mobilité et à l'énergie et aux gaz à effet de serre qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact est présenté aux pages 10 à 62 de l'étude d'impact. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact.

Pour une meilleure lisibilité, il mériterait d'être présenté dans un fascicule séparé.

L'autorité environnementale recommande d'actualiser le résumé non technique après avoir apporté à l'étude d'impact les compléments et modifications recommandées, et de le présenter dans un fascicule séparé.

II.2 Articulation du projet avec les plans-programmes et les autres projets connus

L'analyse de l'articulation du projet avec les documents d'urbanisme est présentée page 450 de l'étude d'impact. Elle porte sur le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Lille Métropole et le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la métropole européenne de Lille.

Concernant le SCoT, il est annoncé qu'il autorise la consommation de 135 hectares de terres agricoles par an pour l'extension urbaine. Il est précisé que, sur la couronne sud, les capacités maximales d'extensions urbaines à vocation économique sont de 243 hectares, et que le projet consommera environ 38 hectares. En l'absence d'un bilan chiffré des consommations foncières ayant déjà été réalisées, il n'est pas possible d'assurer que le projet est compatible avec le SCoT. Il n'est d'ailleurs pas clairement conclu à ce sujet. L'analyse nécessite d'être approfondie, car en cas contraire, la mise en compatibilité du SCoT pour permettre le projet nécessitera une évaluation environnementale.

L'autorité environnementale recommande de démontrer de manière détaillée la cohérence du projet avec le schéma de cohérence territoriale de Lille Métropole.

Concernant le PLUi, il est rapidement annoncé que le projet est compatible avec le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), car il répond à l'offre foncière à vocation économique définie à proximité de l'aéroport de Lille-Lesquin. Il est cependant précisé que le projet n'est pas compatible avec le règlement graphique du PLUi, car il s'implante en zone agricole. Si la création de la ZAC ne nécessite pas la compatibilité avec le PLUi, il n'en sera pas de même de la mise en œuvre des équipements et aménagements.

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2016-2021 du bassin Artois Picardie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Marque-Deûle sont décrits à partir de la page 145 de l'étude d'impact, mais l'articulation du projet avec ceux-ci n'est pas présentée dans le dossier. La compatibilité reste donc à démontrer notamment concernant la protection des champs captants du sud de Lille (cf. partie II.4.3).

Le plan de protection de l'atmosphère Nord – Pas-de-Calais (PPA) est mentionné page 301 de l'étude d'impact, mais l'articulation du projet avec celui-ci n'est pas présentée.

Le plan de gestion des risques d'inondation 2016-2021 du bassin Artois-Picardie n'est pas évoqué.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de l'articulation du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Artois Picardie, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Marque-Deûle, le plan de protection de l'atmosphère Nord – Pas-de-Calais et le plan de gestion des risques d'inondation du bassin Artois-Picardie.

L'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus est présentée page 387 de l'étude d'impact. Elle porte uniquement sur le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin. L'analyse est très succincte et concerne seulement le trafic routier. Aucune analyse des impacts cumulés de ces projets sur l'imperméabilisation des sols, les eaux souterraines, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants n'est présentée. Elle mériterait d'être détaillée et

complétée.

Par ailleurs, cette analyse mériterait d'être élargie à d'autres projets connus, soumis à avis de l'autorité environnementale, comme³ :

- renouvellement urbain de Loos – quartier les oliveaux : avis n°2020-5025 du 8 février 2021 ;
- réalisation de la ZAC Jappe Geslot à Faches-Thumesnil : avis n°2020-4322 du 17 novembre 2020 ;
- création de la ZAC Concorde à Lille (59) : avis n°2020-4560 du 24 juillet 2020 ;
- projet de création de la ZAC «Pévèle Parc» sur les communes de Ennevelin et Pont-à-Marcq : avis n°2020-4749 du 15 septembre 2020 ;
- projet de plateforme logistique de la société SIG à Seclin : avis n°2019-3993 du 4 décembre 2019 ;
- ZAC Saint-Sauveur à Lille : avis n°2018-3203 du 12 février 2019 ;
- projet d'aménagement du parc Multilom sur le territoire de la commune de Lomme : avis n° 2018-2523 du 5 juin 2018 ;
- aménagement d'un quartier de 700 logements "Les Portes de l'Abbaye" à Saint-André-lez-Lille : avis n°2018-2278 du 6 mars 2018 ;
- extension de la ZAC des rives de Haute-Deule à Lille et Lomme : avis du 13 juin 2017 ;
- réaménagement rue Grand Sainghin / chemin Delobel sur la commune de Sainghain-en-Mélantois : avis du 26 avril 2017.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des effets cumulés avec le projet d'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin en :

- *détaillant les impacts attendus sur les déplacements engendrés et l'augmentation de trafic ;*
- *analysant les effets sur l'imperméabilisation des sols, les milieux naturels, les eaux souterraines, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ;*
- *élargissant l'analyse aux autres projets connus présents sur le territoire intercommunal.*

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

La partie IV.4 de l'étude d'impact (pages 129 et suivantes) présente les évolutions et les raisons pour lesquelles le projet a été retenu. Il est indiqué que l'implantation de Lil'aéroparc est prévue pour accompagner le développement de l'aéroport et que cette ZAC constituera un lien entre la ville, les quartiers alentour et l'aéroport.

Il est précisé que l'évolution du projet a notamment consisté à préserver la zone sensible liée aux champs captants, à diminuer la surface de plancher de 200 000 m² à 150 000 m² et à supprimer la construction d'un nouvel axe rejoignant directement l'aéroport.

Mais les choix opérés sont très rapidement décrits, et aucun bilan de l'évolution des surfaces aménagées n'est fourni. Les impacts sur l'environnement des différentes versions du projet ne sont ni décrits ni comparés. De plus, le scénario retenu mériterait d'être complété pour assurer que les impacts sur les secteurs présentant des enjeux majeurs tel que celui des champs captants (cf. point II.4.3 ci-après) sont évités.

³ Ces avis sont publiés sur le site internet de la MRAe : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr> depuis 2018 et sur le site de la DREAL pour les avis antérieurs à 2018 : <http://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?-Consultation-des-avis-examens-au-cas-par-cas-et-decisions>

L'autorité environnementale recommande de présenter plus précisément les scénarios d'aménagement en comparant leurs impacts sur l'environnement, puis en démontrant que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement et les objectifs d'aménagement.

Il est annoncé à de nombreuses reprises dans le dossier que le projet est conçu en synergie avec l'aéroport, cependant le dossier ne justifie pas clairement la nécessité d'implanter la ZAC à proximité de l'aéroport.

L'autorité environnementale recommande de justifier la nécessité d'implanter de la ZAC sur le site choisi, au regard de l'impact fort qu'aura le projet, notamment sur les eaux souterraines et le trafic routier.

L'étude présentée ne démontre pas que les zones d'activités alentour ne permettent pas d'accueillir le projet. Il est pourtant nécessaire de présenter cette analyse afin de justifier la nécessité de créer une nouvelle ZAC. Le bilan de l'occupation de ces zones est à réaliser, et une variante de localisation au sein de ces équipements est à étudier.

L'autorité environnementale recommande de faire un bilan de l'occupation des zones d'activités économiques existantes, d'y étudier des alternatives à la localisation du projet d'aménagement de la ZAC Lil'aéroparc, et le cas échéant de démontrer l'impossibilité d'y développer ce projet.

II.4 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

II.4.1 Consommation d'espace

Le projet de ZAC prévoit, sur un terrain d'assiette de 38 hectares, des constructions d'une surface au sol de 44 571 m² ainsi que la construction de 2100 places de stationnement (page 97 de l'étude d'impact). Les surfaces qu'occuperont les parkings, les voiries et les réseaux divers (bassins de traitement des eaux par exemple) ne sont pas précisées. L'aménagement paysager est prévu sur 8,6 hectares.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en précisant les différentes surfaces, et notamment en indiquant les surfaces devant être imperméabilisées.

L'imperméabilisation des sols envisagée, qui semble représenter environ 50 % du site, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants avec notamment, une disparition des sols, une modification des écoulements d'eau, une diminution des capacités de stockage du carbone et d'une manière générale la disparition de services écosystémiques⁴. L'étude d'impact ne présente pas les effets du projet sur ces services écosystémiques rendus par les sols qui seront artificialisés.

⁴ Les services écosystémiques sont définis comme étant les bénéfices que les êtres humains tirent du fonctionnement des écosystèmes (article L110-1 du code de l'environnement), qui sont les ensembles formés par une communauté d'êtres vivants en lien avec leur environnement.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier les impacts résiduels de la consommation d'espace sur les services écosystémiques rendus par les sols ;*
- *de proposer le cas échéant des mesures complémentaires de réduction et de compensation de ces impacts.*

II.4.2 Milieux naturels, dont Natura 2000

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet s'implante principalement sur des terrains agricoles actuellement cultivés, et sur quelques prairies, avec bosquets et alignements d'arbres.

Deux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 2, et sept ZNIEFF de type 1 sont recensées dans un rayon de 10 km. La plus proche « marais d'Ennevelin à Cysoing » est à 3,5 km du projet. Le site Natura 2000 le plus proche « les cinq Tailles », est situé à 10 km.

> Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des milieux naturels

Une étude de la faune et la flore a été réalisée (annexe 8 du dossier). Elle est basée sur une analyse de la bibliographie et des inventaires réalisés en juillet 2014, mars, avril, juin, août, octobre 2016 et février 2017 (annexe 8 page 20 du fichier informatique). Ces données mériteraient d'être actualisées.

Deux espèces exotiques envahissantes ont été inventoriées sur le site : le Buddleia de David et la Stramoine commune. Il est indiqué page 205 de l'étude d'impact que « ces 2 espèces devront faire l'objet d'une attention particulière pour éviter leur trop fort développement, notamment là où seront maintenus ou créés des espaces boisés ».

Une mesure de réduction :MR10 intitulée « lutte et limitation des risques de dispersion et d'introduction d'espèces végétales exotiques envahissantes durant les travaux » figure page 411 de l'étude d'impact. Cependant, elle indique qu'« aucune espèce végétale à caractère invasif n'a été identifiée au sein de la zone d'étude ».

L'autorité environnementale recommande d'assurer la cohérence du dossier concernant la présence d'espèces exotiques envahissantes sur le site, et de garantir la mise en œuvre des mesures de prévention et de surveillance adaptées aux espèces présentes.

Concernant la faune, 42 espèces d'oiseaux ont été inventoriées sur le site, dont 16 sont inscrites sur la liste rouge des espèces nicheuses. Parmi celles-ci se trouve la Fauvette des jardins qui est quasi menacée en France, et la Bergeronnette grise et la Perdrix grise, quasi menacées en Nord-pas-de-Calais qui nichent sur le site. Il est également indiqué page 35 de l'annexe 8 que la Pipistrelle commune a été observée au sud du site.

Des mesures de réduction et accompagnement sont prévues pour limiter l'impact sur ces espèces (pages 400 et suivantes de l'étude d'impact), telles que l'adaptation du calendrier de travaux et le suivi du chantier par un écologue, la limitation des nuisances lumineuses, la préservation de certains arbres et arbustes, ... Cependant l'étude d'impact précise que plusieurs seront à la charge de l'entreprise et elles ne sont pas chiffrées. Seules celles à la charge du maître d'ouvrage le sont.

L'autorité environnementale recommande de garantir la réalisation des mesures de réduction et d'accompagnement des impacts sur l'avifaune et de les compléter pour la Pipistrelle commune.

➤ Qualité de l'évaluation des incidences et prise en compte des sites Natura 2000

L'étude d'incidence Natura 2000 est présentée page 43 de l'annexe 8 et page 399 de l'étude d'impact. Elle porte sur le site Natura 2000 le plus proche, et conclut à l'absence d'impacts, du fait de la distance, de l'absence d'espèces et d'habitats naturels sur la zone de projet correspondant à ceux de ce site.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation sur cette partie.

II.4.3 Pollution des sols et gestion des eaux

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site se situe en zone de vulnérabilité forte du périmètre du projet d'intérêt général (PIG) des champs captants du sud de Lille. Le site est également sur le secteur d'une opération de reconquête de la qualité de l'eau (ORQUE) de ces champs captants, initiée en 2008 par la Métropole de Lille et l'agence de l'eau Artois-Picardie. L'alimentation en eau potable de la MEL est aujourd'hui assurée à près de 40 % par ces champs captants.

Le site est également situé dans la zone de répartition des eaux⁵ (ZRE) de la nappe du Calcaire Carbonifère.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la pollution de sols et de la ressource en eau

Le projet d'aménagement n'est pour le moment pas clairement défini, notamment en termes de profondeurs de terrassement, ni en volumes des terrains à remanier. Compte tenu du contexte sensible de la zone, il serait pertinent de pouvoir apporter des précisions sur ces éléments.

Un diagnostic de la qualité des sols a été réalisé en décembre 2017 sur le site de Lil'aéroparc, afin d'identifier les différentes pollutions présentes dans le sol en se basant sur une étude historique préalable. L'étude est présentée en annexe 6. Elle met en évidence la présence de traces d'hydrocarbures totaux (HCT) et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), des Polychlorobiphényles (PCB), des métaux lourds (cuivre et plomb) ainsi que des pesticides.

⁵ zone caractérisée par une insuffisance, autre qu'exceptionnelle, des ressources par rapport aux besoins.

Le développement de cultures maraîchères sur ces terrains, entre l'aéroport et l'autoroute A1, mériteraient des analyses complémentaires afin de s'assurer de la qualité sanitaire des productions et de l'absence de risques pour l'alimentation.

L'étude d'impact (page 109) prévoit une gestion des eaux pluviales par stockage dans des noues et bassins, puis infiltration. Il est indiqué page 109 de l'étude d'impact qu'un hydrogéologue sera désigné pour valider le principe retenu de gestion des eaux pluviales en adéquation avec les champs captants. Au regard de la sensibilité du secteur, il est nécessaire que le porteur de projet sollicite la nomination d'un hydrogéologue agréé en hygiène publique pour évaluer la pertinence des actions mises en œuvre pour ce projet.

L'autorité environnementale recommande de demander l'avis d'un hydrogéologue agréé en hygiène publique pour évaluer la pertinence des actions mises en œuvre pour la gestion des eaux pluviales sur ce projet.

Concernant l'aspect quantitatif de la ressource en eau, il est annoncé page 113 de l'étude d'impact que 100 % des eaux de ruissellement, représentant 200 000 m³, seront valorisées dans un cycle local de l'eau (pour les champs captants, l'agriculture, la biodiversité ou les bâtiments), et que cela compensera largement les prélèvements et la consommation d'eau potable (109 500 m³ par an).

Le fait d'utiliser les eaux de pluie pour les besoins du site réduit le niveau de prélèvement, mais ne compense en aucun cas les prélèvements effectués par ailleurs, d'autant que le schéma présenté page 112 de l'étude d'impact indique que seulement 45 % de l'eau de ruissellement retournera vers la nappe phréatique.

En effet, le projet prévoit l'aménagement de noues étanches ainsi que d'un bassin étanche constituant une réserve d'eau destinée à la permaculture. La récupération de l'eau pluviale est une solution intéressante pour l'irrigation, mais le stockage dans des bassins étanches est source d'évapotranspiration, et donc de perte de réalimentation des nappes souterraines.

De plus, il est indiqué sur le schéma page 111 de l'étude d'impact, qu'une utilisation de l'eau de pluie (estimée à 10 %) est prévue dans les bâtiments, dont les WC. Or, ces eaux seront ensuite évacuées vers le réseau des eaux usées, et donc non restituées à la nappe souterraine.

Il est par ailleurs indiqué page 18 de l'annexe 1 « programmation », que 66 000 m² sont dédiés à la ressource en eau, sans qu'une explication de ce que cela signifie ne soit fournie.

Les impacts du projet sur la recharge de la nappe phréatique ne sont donc pas suffisamment étudiés. Considérant la sensibilité de la ressource en eau du secteur, il est nécessaire que le dossier fournisse une comparaison du cycle de l'eau et de la recharge de la nappe dans l'état actuel et l'état projeté du site, afin de réaliser un bilan concernant les impacts du projet sur la recharge de la nappe.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude portant sur le cycle de l'eau sur le site du projet, afin de préciser les impacts du projet sur la recharge de la nappe phréatique.

Concernant l'aspect qualitatif de la ressource en eau, il est rapidement annoncé page 87 de l'étude d'impact, que « les activités attendues seront en adéquation avec l'enjeu de préservation de la ressource en eau » puis que « le projet ne vise en aucun cas l'accueil d'activités susceptibles de porter atteinte à l'environnement. Aucune activité logistique, industrie lourde classée ou non SEVESO n'est attendue ».

Le fait que ce type d'activités ne soit pas prévu sur le site ne suffit pas à écarter un risque de pollution des eaux lié aux activités qui seront implantées. Le dossier doit donc être complété sur ce point.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des impacts et de détailler les mesures de prévention concernant la ressource en eau dans l'étude d'impact, et de démontrer que les mesures prévues permettront de préserver la qualité de la ressource en eau.

Une mesure de compensation consistant en l'aménagement de cheminements accompagnés d'espaces verts est annoncée page 390 de l'étude d'impact, et il est précisé que « pour l'entretien des espaces verts, l'usage des produits phytosanitaires sera limité ». Considérant que le projet prend place sur le secteur sensible d'alimentation des champs captants du sud de Lille, l'usage des produits phytosanitaires doit être proscrit.

Au regard de la localisation du projet sur l'aire d'alimentation de captage des champs captants du sud de Lille, l'autorité environnementale recommande de proscrire l'usage des produits phytosanitaires sur l'ensemble du site.

II.4.4 Pollution de l'air et nuisances sonores d'origine routière, énergie et climat

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le département du Nord est couvert par un plan de protection de l'atmosphère, compte-tenu de la mauvaise qualité de l'air sur l'ensemble du département. La Métropole Européenne de Lille est particulièrement concernée, car elle est située sur un secteur à très fort trafic routier.

Le site est enclavé entre la route départementale 655 au nord, la route de l'aéroport à l'ouest, la rue d'Enchemont à l'est et la rue de la Drève au sud. Les axes autoroutiers structurants, l'A1 à l'ouest et l'A23 à l'est sont accessibles rapidement via l'échangeur 20 de l'A1 et l'échangeur 1 de l'A23.

Deux arrêts de bus sont situés à environ 10 minutes à pied du centre du site d'étude et sont desservis toutes les 30 min durant les heures de pointe. Les lignes permettent de rejoindre les lignes 1 et 2 du métro et la gare de Lesquin.

La société de gestion de l'aéroport de Lille assure un service de navette entre l'aéroport et la gare de Lille Flandres en 20 min environ du lundi au dimanche.

L'extrémité sud du site est distante de 1 km de l'entrée de l'aérogare.

Les sources de pollutions au droit du projet sont nombreuses, (aéroport, trafic de l'autoroute A1, ...). Par ailleurs, l'aéroport a un objectif de doublement du nombre de passagers (3.9 millions d'ici 2040), ce qui va générer une augmentation du trafic aérien et routier, en l'absence de desserte suffisante en transport en commun à cette échéance. Compte tenu de son implantation à proximité de l'aéroport, le projet va être soumis aux nuisances sonores de celui-ci.

Le territoire de la MEL est couvert par un plan climat-air-énergie territorial.

- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'environnement et de la santé

Trafic : Une étude de trafic a été réalisée (page 277 de l'étude d'impact). Elle met en évidence que le réseau routier structurant (autoroutes A1 et A23) est saturé avec des conditions de circulations dégradées et que le réseau de transports collectifs est peu développé au regard d'une demande potentielle importante mais disséminée. Il est également précisé que le secteur est en développement et que la demande de mobilité va donc augmenter.

Une carte présentant le trafic actuel et estimant l'augmentation de trafic généré par le projet est présentée page 424 de l'étude d'impact. Il est indiqué que face à la congestion de trafic existante du secteur, la MEL va réaliser un échangeur sur l'autoroute A1 à hauteur de la commune de Templemars, instaurer une gestion dynamique de la vitesse sur l'autoroute A1, évoluant avec le trafic ; et un renforcement du réseau cyclable du secteur.

Il est conclu page 425 que « les aménagements locaux ne peuvent en rien résorber les problématiques capacitaires de l'autoroute A1, impactant les diffuseurs, et par voie de conséquence, le réseau local », puis qu'une « politique de report modal de grande ampleur qui doit être engagée sur les portes d'entrée de la Métropole et au sein de celle-ci. Cette étude est en cours. »

Un projet de tramway reliant les gares de Lille et l'aéroport de Lille-Lesquin a été envisagé, cependant ce projet n'est plus inscrit au schéma directeur des infrastructures de la métropole de Lille. À la lecture du dossier, ce projet de tramway semble cependant être considéré comme existant car mentionné à de nombreuses reprises (pages 95, 269, 379, 382, 475, 424 de l'étude d'impact). Il est même annoncé page 395 que le projet préserve les emprises nécessaires pour le tramway.

L'autorité environnementale recommande de prendre en compte la non inscription au schéma directeur des infrastructures de transport de la MEL du projet de tramway qui devait relier les gares de Lille et l'aéroport de Lille-Lesquin, et d'actualiser le dossier et les possibilités de rejoindre le site en transports en communs.

Il est indiqué page 269 de l'étude d'impact que « la ville de Lesquin est peu desservie en transports collectifs au regard de la demande du territoire ». Puis que « du fait d'un temps d'attente relativement long (lignes de bus) ou d'un prix trop élevé (navette de l'aéroport), les véhicules personnels seront donc privilégiés dans la majorité des cas ».

Face à ce constat de saturation du trafic routier, aucune mesure d'évitement n'est avancée, et une seule mesure de réduction est proposée. Celle-ci consiste à développer les modes doux et alternatifs. Cependant, ainsi que cela est annoncé page 281 de l'étude d'impact, dans le secteur, les modes doux ne sont pas sécurisés, à cause des nombreuses discontinuités présentes. Le giratoire « RD655/RD952/route de l'aéroport Ouest » situé au nord-ouest du site est identifié page 422 comme particulièrement dangereux pour les modes actifs. Aucune mesure n'est proposée et la gestion de ce problème est reportée aux résultats d'une étude de la Métropole portant sur l'aménagement de ce giratoire, sans préciser quand celle-ci sera disponible.

L'étude d'impact annonce page 97 que 2100 places de stationnement seront créées pour 3750 emplois créés, ainsi que pour les visiteurs.

Cependant, il est précisé page 17 de l'annexe 1-programmation, que 500 salariés seront présents en 2025, 1300 en 2030 et 3000 en 2040 (fin de la phase 3, terme de l'aménagement). Or, les parkings sont prévus en phase 2 et 3 de l'aménagement (page 19 de l'annexe 1 – programmation), ils seront donc terminés en 2034. Dans l'hypothèse où la dernière phase du projet prévue à partir de 2034 ne serait pas réalisée, le parc d'activité comportera 700 places de plus que de poste de travail, ce qui est élevé. Pages 98 et suivantes de l'étude d'impact sont proposées des mesures destinées à réduire le recours à la voiture individuelle. Dans la mesure où il est précisé que le projet devrait prôner « la mobilité «verte» (covoiturage, autopartage, mobilité douce, voiture autonome électrique, etc.) » (page 94 de l'étude d'impact) », le phasage de la construction des places de stationnement devrait être plus progressif et ainsi avoir plus d'ambition en termes de maîtrise des besoins en places de places de stationnements.

L'autorité environnementale recommande de :

- *recalculer au plus juste les besoins en stationnement dans le temps, dans l'objectif notamment de limiter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols, ainsi que les nuisances, pollutions et émissions de gaz à effet de serre liés aux déplacements ;*
- *planifier la réalisation des parkings au fur et à mesure de la réalisation des projets.*

Le projet prévoit un maillage cyclable et piéton au sein du site et la création de locaux couverts et sécurisés dans les bâtiments (au minimum, il est préconisé 1,5 places vélos pour 10 employés et les preneurs de lots pourront envisager de mettre 20 % d'emplacements vélo supplémentaires pour les visiteurs).

Afin de favoriser le développement des modes doux, l'autorité environnementale recommande d'augmenter le ratio de places de vélo prévu par employé.

Qualité de l'air : Une étude de la qualité de l'air est présentée en annexe 7. Une campagne de mesure a été réalisée entre le 15 mars et le 29 mars 2018. Elle précise que la qualité de l'air serait globalement satisfaisante sur le domaine d'étude. Cette étude précise que les teneurs en dioxyde d'azote, en PM10⁶ et en benzène respecteraient les normes de qualité de l'air en vigueur, à l'exception d'un site dans le domaine d'étude pour lequel la valeur mesurée en dioxyde d'azote est supérieure à la valeur limite.

Par ailleurs, concernant l'étude de la qualité de l'air, en lien avec le trafic routier, il est annoncé page 438 de l'étude d'impact, que les teneurs moyennes de PM2,5⁷ actuelles atteignent 15,4 µg/m³, et dépassent donc déjà le seuil de bonne qualité de l'air qui est de 10 µg/m³. Il est conclu page 439 que « sous réserve des hypothèses de trafic, la réalisation du projet de ZAC Lil'Aéroparc, à l'horizon 2030, n'aurait pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude ».

6 PM10 : Particules dans l'air dont le diamètre est inférieur ou égal à 10 micromètres.

7 PM2,5 : Particules dans l'air dont le diamètre est inférieur ou égal à 2,5 micromètres.

L'étude d'impact (page 127) précise que la qualité de l'air dans les bâtiments fera l'objet d'une vigilance accrue du fait de la proximité avec l'aéroport de Lille-Lesquin. La mise en place de filtres à particules par exemple, les mesures prises pour réduire la circulation automobile, et les actions en faveur de la sobriété énergétique, permettront de limiter les impacts du projet sur la qualité de l'air.

L'autorité environnementale note que les études portant sur le trafic et la qualité de l'air concluent que le trafic sur le secteur est fortement congestionné, entraînant une dégradation de la qualité de l'air, et recommande :

- *d'étudier la possibilité d'aménager des itinéraires sécurisés pour les modes actifs ;*
- *d'actualiser le dossier dès réception des études engagées par la MEL portant sur le report modal du secteur, et l'aménagement du giratoire situé au nord-ouest du projet ;*
- *d'adapter le cas échéant le projet en fonction des conclusions de ces rapports ;*
- *d'étudier les possibilités d'implanter le projet dans un secteur moins congestionné par le trafic routier.*

Bruit : L'étude d'impact (page 443) rappelle les résultats de l'étude acoustique réalisée en 2018 et précise que le projet a été adapté pour limiter l'impact sur les bâtiments existants : aucune circulation n'est prévue rue de Drève et l'isolation phonique des bâtiments futurs sur la ZAC est prévue.

Cependant l'augmentation du trafic à l'horizon 2040 devrait avoir un impact significatif au droit de la zone. Aussi, le projet devrait avoir une attention particulière pour la fatigue auditive des futurs employés de la zone.

Energie-climat : L'étude d'impact aborde la question de l'impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre sans qu'aucune quantification ne soit effectuée. L'impact du numérique sur ces émissions ne paraît pas envisagé. L'annexe 2 rend compte d'une analyse du potentiel de développement des énergies renouvelables.

Plusieurs mesures résumées dans un tableau page 453 sont prévues pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Elles reprennent les mesures sur la mobilité et sont conformes, pour les bâtiments, à ce qui est prévu dans la future réglementation environnementale 2020 pour les bâtiments neufs qui devrait être en vigueur au moment de la construction de la ZAC (analyse de cycle de vie des matériaux, maîtrise des consommations énergétiques, etc ...). Des mesures de végétalisation sont aussi citées.

Pour ce qui concerne les énergies renouvelables, c'est essentiellement l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture qui paraît retenue, même si l'étude relève qu'il est envisageable de recourir à davantage de types d'énergies renouvelables ou de récupération. Cette dernière conclut sur la nécessité d'études complémentaires pour statuer. Étant donné la nature du projet qui fera largement recours au numérique, on peut regretter notamment qu'il soit conclu dans l'annexe 2 (page 52) que « La technologie de récupération de chaleur via le numérique est plus spécifiquement par les serveurs est une solution au potentiel à priori intéressant mais dont la rentabilité reste encore à étudier à l'échelle du projet. De plus, la technique reste encore jeune et les retours d'expérience manquent pour évaluer son intérêt à plus ou moins long terme. ».

L'autorité environnementale recommande de :

- *quantifier les impacts du projet sur les émissions de gaz à effet de serre, y compris via le déstockage de carbone lié à l'artificialisation des sols, et l'efficacité de mesures proposées pour les réduire ;*
- *renforcer l'ambition sur le développement des énergies renouvelables et de récupération en complétant a minima l'étude par les analyses dont la nécessité a été relevée, pou l'inscrire dès la création de la ZAC.*