



Annexe à la délibération n°2023-20
Relative au projet de nouveau Plan local d'urbanisme (PLU3) de la Métropole
Européenne de Lille (MEL)

Le domaine public aéronautique affecté au service public aéroportuaire est situé sur le domaine communal de Fretin, Lesquin, Templemars et Vendeville ; le PLU impacte ainsi directement l'exécution du service public dont le SMALIM a la responsabilité.

1. Explication et justification des choix concernant la préservation de l'aire d'alimentation de captage de toute extension urbaine

Le rapport de présentation indique en son Livre III intitulé « Explication justificatif des choix » :

*« Ainsi, sur ce territoire, l'objectif est de garantir une recharge optimale de la nappe en y veillant à la préservation voire l'augmentation de la part d'espace de pleine terre, et les zones d'extension urbaines sont à cet effet proscrites (**sauf rares exceptions**) et le maintien des zones perméables attendu. Les **quelques exceptions envisageables** sont liés à des projets, constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif, aux projets permettant le développement d'un équipement ou d'une zone de projet d'envergure métropolitaine déjà implantés (sont particulièrement concernés le site d'Eurasanté et les équipements hospitaliers, les équipements aéroportuaires de Lesquin, les équipements pénitenciers). »*

Cette même rédaction est reprise, en substance, du Projet d'aménagement et de développement durable (PADD), partie prenante du SCOT métropolitain.

Cette rédaction pourrait induire en erreur les lecteurs, en laissant croire qu'il pourrait être dérogé au dispositif réglementaire complémentaire de protection des champs captant instauré par arrêté préfectoral dans le cadre du projet d'intérêt général (P.I.G.), pourtant rappelé au chapitre 10 du Livre IV « zone spécifique », relatif aux dispositions particulière applicables à la zone urbaine affectée à l'activité aéroportuaire (UV1). Or l'arrêté préfectoral, particulièrement protecteur des champs captant, intervient bien en superposition des dispositions du PLU.

En outre, il convient de rappeler que le projet d'intérêt général des champs captant ne couvre qu'une petite partie de la zone UV1, l'essentiel des installations aéronautiques et du projet de modernisation se situant hors champs captant.

2. Préserver les activités présentes et futures du service public aéroportuaire

Le SMALIM est propriétaire d'un domaine public aéroportuaire dont les limites et la consistance sont fixées par décision ministérielle et reprises à la convention de transfert de la compétence aéroportuaire (article 28 de la loi 2004-809 du 13 août 2004). Les opérations foncières ont été régularisées le 15 octobre 2009.

Ce domaine public a vocation et finalité d'être au service d'une mission de service public dans le cadre du code de l'aviation générale et du code des transports et donc d'accueillir et de supporter l'ensemble des infrastructures, bâtiments, installations et équipements à l'appui de sa vocation qui en permettent l'exploitation, le bon entretien, et sa modernisation. Ce domaine est inaliénable, imprescriptible et constructible. L'exploitation de ce service repose sur le respect des contraintes et de servitudes propres à garantir la sécurité et la sûreté aéroportuaire et aéronautique. Ce service public se doit d'être économiquement viable voire performant dans le respect des règlements communautaires concernés en matière d'aide publique. A cet effet, il importe que les activités présentes et futures du service public aéroportuaire sur l'ensemble du domaine public aéronautique soient préservées par le règlement du PLU.

Il en est ainsi, notamment, des parcelles cadastrées AB127, AE13 et 26, ZA26, 27, 141, ZA 116, 117, 118, 176, 201, 202, 204, 206, 207, 208, 209, 232, 260, 262, 265, 267, 268, 260, en la Commune de Fretin, et intégrées au domaine public aéronautique, au moment du transfert de propriété de l'Etat au bénéfice du SMALIM en 2009 qui sont intégrées au domaine public aéronautique.

Il convient de préciser que :

- La parcelle cadastrée ZA0141 consiste en des surfaces non exploitables en termes agricoles en ce qu'elle constitue une friche de l'ancien fort militaire de Fretin détruit pendant la seconde guerre mondiale et remblayée de craie issue des travaux de terrassement du Grand stade de Villeneuve d'Ascq ;
- les parcelles cadastrées ZA 116, 117, 118, 201, 202, 204, 206, 207, 208, 209, 232, 260, 262, 265, 267, 268, 260 située à l'Est de la piste principale, accueillent déjà, et de fort longue date, des équipements d'aide à la navigation aérienne.

De même, les parcelles cadastrées ZB0028 et ZA264 en la Commune de Fretin, contiguës aux parcelles cadastrées ZA 116, 117, 118, 201, 202, 204, 206, 207, 208, 209, 232, 260, 262, 265, 267, 268, 260, dont la propriété a été transférée par la Chambre de commerce et d'industrie Grand Lille (CCIGL) au SMALIM en tant que bien de retour dans le cadre de la délégation de service publique passée avec l'Etat, ont été intégrées au domaine public aéronautique. Nous souhaitons préserver toute possibilité d'y installer ou construire des équipements nécessaires notamment à la sécurité de la navigation aérienne.

A contrario, les parcelles cadastrées AE17, 18, 19, et AE68 en la commune de Vendeville, classées actuellement au PLU en zone UV1 ne sont pas, à notre connaissance, incluses dans le domaine public aéronautique. Seule la parcelle cadastrée AE68 appartiendrait à l'Etat. Ces parcelles ne sont pas, en tout état de

cause, affectées à l'usage du service public aéroportuaire (SMALIM). Elles ne sont pas non plus, à notre connaissance, affectées à l'usage de l'un des services publics dont l'Etat assure la compétence. Les autres appartiennent à des personnes privées et n'ont pas vocation, à notre sens, à accueillir des équipements en lien avec l'activité aéronautique. Il nous semble ainsi nécessaire de modifier le zonage de ces parcelles, **en s'assurant toutefois qu'elles soient maintenues dans le périmètre soumis aux contraintes de servitudes aéronautiques.**

3. Anticipation du déploiement des énergies renouvelables sur le domaine public aéroportuaire

Le SMALIM explore actuellement des hypothèses de développement des énergies renouvelables dans le périmètre du domaine public aéronautique, permettant ainsi de contribuer à l'atteinte des objectifs du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la Région d'une part et du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la MEL d'autre part.

Les équipements suivants pourraient être déployés, après études de faisabilité :

- panneaux photovoltaïques en ombrière sur les parkings, en toiture des bâtiments existants, et sur les délaissés du domaine public, dans la limite des contraintes liées à l'activité du service public aéronautique,
- équipements de production, stockage et distribution d'hydrogène.

Afin d'anticiper tout projet de déploiement d'énergies renouvelables et éviter le besoin de déposer une demande ultérieure de modification du PLU, le SMALIM invite la MEL à prévoir **dès à présent** les dispositions nécessaires en autorisant le déploiement de ce type d'équipements.

En outre, suite au forage test récemment autorisé par le Préfet dans le cadre de l'autorisation environnementale en vue de l'installation de la géothermie, et ne disposant pas sur le sujet des ressources techniques suffisantes internes au SMALIM, le Syndicat mixte s'interroge sur le fait que le projet de PLU interdise la géothermie « profonde ». Le SMALIM invite la MEL à faire expertiser ce point au sein de ses services.

4. Absence d'emprise réservée pour une amélioration de la desserte de la zone et gestion des flux actuels et futurs générés notamment par les zones d'activités en projet (zone AUDA des PLUs communes de Lesquin et de Vendeville – Nord aéroport)

A la demande de la MEL, et sensible aux contraintes rencontrées par celle-ci dans la recherche de compensations aux zones désormais classées en Zone urbaine (U) ou Zone à urbaniser (AU), les Présidents du SMALIM et de la MEL ont validé le principe selon lequel les parcelles cadastrées AR114 et AE020 en la commune de Lesquin pourraient être désormais classées en A, alors qu'elles figurent actuellement en zone UV dans le PLU en vigueur. Ce changement de zonage a d'autant plus de sens que ces parcelles sont incluses dans le périmètre des champs captant.

L'accord de principe du SMALIM est néanmoins assorti à la condition que le PLU révisé prévoit des marges de recul anticipant le besoin d'élargissement des voiries existantes concernant l'impasse Jean Jaurès à Lesquin (et son prolongement sur le chemin de la pissatière sur le domaine communal de Vendeville), la route de l'aéroport, et la rue de la Drève à Lesquin. L'inscription au PLU de ces marges de recul et l'élargissement des voiries le jour venu, permettraient de fluidifier les circulations entre les semi-échangeurs d'une part et la future gare du Service Express Métropolitain d'autre part, dont le tracé désormais arrêté desservira l'aéroport.

Le sujet de l'accessibilité à l'aéroport constitue l'un des sujets majeurs mis en avant par le Public lors de la concertation préalable au lancement du projet de modernisation puis dans le cadre des contributions apportées à l'enquête publique. Il apparaît donc important d'assurer une réelle cohérence entre les différents projets du SMALIM et de la MEL.

5. Suppression d'un emplacement réservé au bénéfice de la CCIGL concernant un Parking Poids Lourds sur le CRT Lesquin

Un emplacement réservé de superstructure (ERS : S19) a été inscrit de longue date au PLU de la MEL, au bénéfice de la CCIGL, sur les parcelles cadastrées AP 107, 108, 126, 127, 128, AP129, 130, AP131, AP155 rue du Pic au Vent à Lesquin.

La propriété du SMALIM sur ces parcelles, en tant que Bien de retour au titre de la précédente délégation de service public, a été régularisée par acte notarié le 23 février 2023.

La CCIGL, qui a cédé en son temps la propriété des parcelles à la SOGAREL, délégataire de service public du SMALIM jusqu'en 2019, a de facto renoncé aux droits attachés à l'emplacement réservé de superstructure (ERS : S19) dont elle était bénéficiaire.

Cet emplacement réservé de superstructure n'a donc plus lieu de figurer au PLU d'autant que les parcelles ont fait déjà l'objet, de longue date, d'un aménagement en Parking poids lourds. Ce parking poids lourds est actuellement exploité par Aéroport de Lille SAS en tant que délégataire du SMALIM.

6. Respect du Plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Lille-Lesquin (zones de dégagements et interférences électromagnétiques)

Le SMALIM a pris note des mentions figurant à l'annexe « Pièce écrites d'utilité publiques » précisant les dispositions législatives de haut niveau relatives à la circulation aérienne (pages 215 et suivantes).

Il semble impératif que l'ensemble des prescriptions opposables tant en matière de hauteur des constructions que de risque d'interférences électromagnétiques, précisées à la cartographie du PLU3 soient clairement visées dans cette annexe. Tel que rédigé, le PLU ne nous semble pouvoir assurer l'objectif impérieux de sécurité attendu par le législateur.

Ainsi, outre les lois déjà visées, il conviendrait de citer :

- les articles L. 54 à L.56-1 et L. 57 à L.62-1 du code des postes et des communications électroniques ;
- l'arrêté du 17 juillet 1991 relatif au plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA-servitude T5) ;
- le décret du 21 juillet 1993 fixant l'étendue des zones et les servitudes applicables au voisinage du centre radioélectrique de Lille-Aérodrome (Nord) pour la protection des réceptions radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques ;
- le décret du 20 septembre 1995 fixant l'étendue des zones de dégagement et les servitudes de protection contre les obstacles au voisinage du centre radioélectrique de Lille-Aérodrome (Nord).

Par ailleurs, il apparaît impératif de préciser au PLU que l'exploitant aéroportuaire doit être saisi soit pour avis par les services instructeurs des demandes de permis de construire, soit par le porteur de projet lui-même, afin qu'il puisse être informé de toute construction pérenne ou précaire, ou installation de chantier, pouvant impacter la sécurité et notamment les axes de dégagement. En effet, outre le contrôle par les services instructeurs des demandes de Permis de construire du respect des hauteurs des servitudes aéronautiques prévues par le code des transports, et fixées par arrêté ministériel, il convient de souligner que l'exploitant d'aérodrome est en charge de surveiller le respect des hauteurs des surfaces de protection et limitation d'obstacle (OLS).

En effet, en application de l'annexe (ADR.OPS.B075) du règlement (UE) N° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 (d'application directe) établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, l'exploitant d'aérodrome est soumis à des obligations de :

- surveillance des abords de l'aérodrome ;
- mise en place des procédures permettant d'atténuer les risques associés aux obstacles qui pourraient avoir des répercussions sur l'exploitation d'un aéronef.

Ainsi, il semble impératif que le PLU introduise de manière explicite une obligation de transmission, soit à l'égard des services instructeurs des demandes de permis de construire, soit des demandeurs eux-mêmes, des informations aux acteurs aéroportuaires concernant les aspects suivants :

- les obstacles et les effets de turbulence qu'ils pourraient créer ;
- l'utilisation de feux dangereux prêtant à confusion et trompeurs ;
- l'éblouissement provoqués par des grandes surfaces très réfléchissantes ;
- les sources de rayonnement non visibles, ou la présence d'objet fixe ou en mouvement, qui peuvent interférer ou nuire aux performances des communications aéronautiques, systèmes de navigation et de surveillance ;

- et les feux de sol non aéronautiques à proximité d'un aérodrome qui peut mettre en danger la sécurité des avions, et qui devraient être éteints, masqués, ou modifiés de manière à éliminer la source de danger.

En l'absence de transmission de ces informations aux exploitants aéroportuaires le niveau de sécurité attendu par la réglementation ne pourra être atteint.

Ce dernier point avait déjà fait l'objet d'une demande de l'ancien exploitant SOGAREL à la MEL en janvier 2019.

7. Plan d'exposition au bruit (PEB)

Le SMALIM attire l'attention sur le fait que l'arrêté préfectoral du 15 janvier 2009 relatif au Plan d'exposition au bruit (PEB) n'est pas, sauf erreur de notre part, intégré au projet de PLU. Il devrait pourtant être mentionné au Livre des servitudes d'utilités publiques comme étant opposable juridiquement, dans la partie consacrée aux Plans de prévention des pollutions, des risques et nuisances.

L'inclusion du PEB dans le PLU constitue d'ailleurs, d'après nos recherches, une recommandation formulée à la MEL par les services de l'Etat en 2021.

8. Exercice du droit de préemption urbain

Enfin, le SMALIM mène une politique foncière volontariste afin d'assurer une continuité du domaine public aéronautique et ne pas entraver les projets de développement futur, notamment dans la perspective des aménagements qui seraient rendus nécessaires dans le cadre du projet du Réseau express métropolitain (REM). Le SMALIM s'est par ailleurs engagé dans une démarche de rachat des logements inoccupés des services de l'Etat, en très mauvais état ; étant précisé que ces immeubles ont vocation, à notre sens, à être détruits, ne pouvant être destinés à un usage d'habitation à vocation sociale en raison du risque d'exposition aux nuisances aéroportuaires.

Dans ce contexte, nous sollicitons le maintien au PLU au profit de la Métropole Européenne de Lille d'un droit de préemption urbain (sur le fondement des articles 211-1 et 211-2 du code de l'urbanisme) sur les parcelles classées :

- en zones urbaines affectées à l'activité aéroportuaire (UV1)
- en zones urbaines et en zones d'urbanisation future, contiguës au domaine public aéronautique.

Le maintien de ce droit de préemption permettrait au SMALIM dans un second temps de solliciter qu'il lui en soit délégué l'exercice.

A défaut, de voir maintenu un droit de préemption urbain au bénéfice de la MEL sur ces parcelles, le SMALIM serait conduit a minima à solliciter la MEL pour qu'il lui soit délégué son droit de priorité sur tout projet de cession d'immeubles appartenant à l'Etat, sur le fondement de l'article L240-1 du code de l'urbanisme.