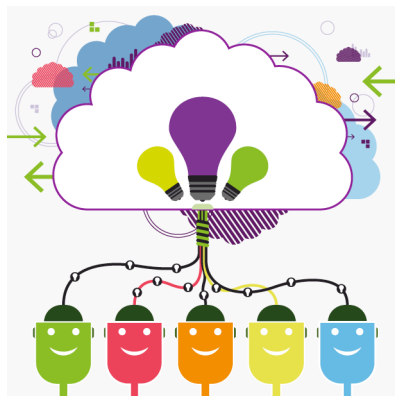




# Reconversion du site des Portes de l'Abbaye

**Le Collectif** - tous acteurs de notre ville

**Saint-André-lez-Lille** – le 3 mars 2016

**Concertation MEL** – du 2 février au 4 mars 2016

L'association « *Le Collectif – tous acteurs de notre ville* » rassemble des habitants de Saint-André-lez-Lille qui s'investissent dans la vie locale. Notre association qui porte un regard documenté, constructif et engagé sur l'urbanisme, est convaincue de l'intérêt de faire émerger un projet urbain ambitieux sur ce secteur.

**Sur la forme de la concertation : à nouveau dans l'expectative**

Sur la forme de la concertation, nous faisons part de plusieurs remarques :

> Il est regrettable de dissocier la concertation sur le projet « Portes de l'Abbaye » à Saint-André et « Pont de l'Abbaye » à Marquette alors que **les deux projets participent à l'aménagement d'un même « territoire de projet »** (celui du « Canal urbain » selon certaines réflexions du SCOT de la MEL) d'autant plus que les réunions publiques ont eu lieu le même jour, à la même heure. Dès lors, comment assurer une cohérence d'ensemble, une réflexion globale sur ce même territoire de projet ?

> Nous avons dû attendre la **mise en ligne tardive des documents sur le site de la MEL** (15 jours après le démarrage de la concertation, le 17/02) ce qui est non conforme aux modalités de concertation définies dans la délibération du 18/12.

> Enfin, nous formulons le souhait de rencontrer les aménageurs pour **aller plus loin dans la co-élaboration du projet**.

**Favorables à une modification du PLU**

Nous sommes convaincus qu'il faut agir pour le renouvellement urbain. Ce site offre la possibilité de refaire *la ville sur la ville* et ainsi éviter la dispersion de l'habitat en périphérie et l'urbanisation des terres agricoles. **Autant le dire tout de suite, nous sommes favorables à une modification du PLU rendant possible la réalisation d'un projet d'urbanisme à vocation d'habitat.** Au-delà de notre soutien au changement d'affectation du PLU, nous attirons l'attention des acteurs sur 2 réserves et 2 verrous, obstacles selon nous à la réalisation du projet.

## Réserve 1- Une position stratégique à conforter

**> Effacer les coupures**

L'ancienne friche Rhodia est secteur bien positionné à l'échelle métropolitaine en bord de Deûle (à mi-chemin entre le port de Wambrechies et le parc de la Citadelle). Pourtant, à l'échelle locale, ce site est particulièrement enclavé, en marge des centralités de Saint-André, Marquette, La Madeleine. **C'est un territoire de coupures** : la Deûle est très difficilement franchissable, les voies ferrées isolent les quartiers en renouvellement urbain, les flux de circulation routière limitent la vie locale. Malgré l'apparente proximité de nombreux équipements, les déplacements sont très difficiles à pied ou en vélo, voir même inaccessibles au sens de la loi 2001.

**> Élargir les critères de territorialisation**

Selon le Plan Local de l'Habitat (PLH) de la MEL (1), **les critères de territorialisation du site sont à conforter** : parmi les 3 indicateurs retenus, un seul est assuré « *Construire au sein du tissu urbain existant* ». Deux autres objectifs restent à atteindre : « *Construire en proximité des transports en commun* » et « *Construire en proximité des services et des centralités* ».

[le-collectif.org](http://le-collectif.org)

[contact@le-collectif.org](mailto:contact@le-collectif.org)

 [Le Collectif @tousacteurs](https://twitter.com/LeCollectif_tousacteurs)

 [facebook.com/tousacteurs](https://facebook.com/tousacteurs)



De notre point de vue, ces deux aspects sont à considérer prioritairement : à la fois en amenant des transports en commun et des services dans le quartier mais aussi en améliorant les liaisons avec les arrêts proches de transport (gare de La Madeleine, Ligne 14 à Marquette, Liane 1) et avec les centralités existantes.

> (Re)connecter ce secteur  
à son environnement

Sur ce point, un cheminement est indiqué entre le site des Portes de l'Abbaye et le centre de Saint-André. C'est effectivement une priorité mais nous sommes surpris de cet itinéraire (franchissement à niveau possible rue Sadi Carnot ; choix d'un passage très étroit avec démolition nécessaire ; perspective tramway avec franchissement à niveau...). Nous souhaitons que **différents cheminements « doux » soient valorisés** par exemple via la rue Sadi Carnot et le passage vers l'école de musique ; entre la rue de la Filature et la rue Villebois-Mareuil ; vers le quartier Sainte-Hélène par les berges de la Deûle (*voir verrou 2*) ; vers La Madeleine via une passerelle sur la Deûle (*voir verrou 1*).

Réserve 2- la densité,  
l'habitat et la mixité du  
projet

> Des formes d'habitat  
adaptées et pourquoi pas de  
l'autopromotion ?

Le projet prévoit la construction de 800 logements soit une densité soutenue de 80 log/ha. Sous réserve de conditions d'accessibilité satisfaisantes (*voir verrou 2*), la densité de logement n'est pas un problème en soi. Il est normal de valoriser ces secteurs stratégiques à l'échelle métropolitaine. Cependant, nous attirons **l'attention sur le choix des formes urbaines et leur diversité** (habitat intermédiaire, habitat individuel groupé...) pour insérer au mieux le quartier dans son environnement. Par exemple, le long de la rue Sadi Carnot, il n'est pas acceptable que les maisons existantes se retrouvent face à des immeubles. La diversification des formes d'habitats peut passer par des projets d'habitats participatifs pouvant garantir une densité élevée par la mise en commun de certaines parties des logements. Pour cela, nous proposons **d'ouvrir un ou plusieurs lots en autopromotion** (*permettant à des particuliers ou des familles qui se regroupent de concevoir, réaliser et financer ensemble leur logement au sein d'un bâtiment collectif, sans passer par un promoteur immobilier*).

> Pour un quartier ouvert ...  
sans grillage !

En outre, 80 log/ha ne peuvent pas se concevoir sans une exigence particulière pour la qualité urbaine et architecturale. Pour faire de ce quartier un nouveau lieu de vie, nous demandons **une attention particulière sur l'insertion des nouveaux bâtiments** : évitons le réflexe d'enfermement des immeubles avec des clôtures, grillages, portails et autres "sécurisations" qui tuent la vie de quartier. Au contraire, ouvrons le quartier vers des espaces collectifs agréables favorisant les interactions sociales.

> Habitat, travail, commerces :  
à la recherche de lieux de vie !

Dans la programmation urbaine, nous souhaitons retrouver dans le quartier des activités pour développer aussi le travail. Par des petites structures et espaces de co-working, la présence d'activités assure une présence continue en journée et donc favorise la consommation locale : bar/café restauration, etc. Les premières esquisses du projet font état d'une urbanisation quasi intégrale et relativement homogène du foncier disponible. **Il serait appréciable de créer une vraie centralité au sein du quartier** en regroupant les différents lieux d'animation prévus dans le projet, pourquoi autour d'une station de transport collectif (*voir verrou 2*). Enfin, en terme de commerce, nous regrettons la mainmise d'une franchise alors que des commerces indépendants cherchent à se développer (exemple de *Talents de ferme*, coopérative de producteurs locaux ou *Superquiquin*, projet de supermarché coopératif et participatif ou autres épiceries coopératives). Notons également qu'il n'y a pas d'offre de produits bio sur la commune...

## Verrou 1- la circulation automobile et la place de la voiture

> Préciser les effets du trafic routier supplémentaire sur la santé et le cadre de vie

Selon les précédentes études (2) (où sont les nouvelles ?) non citées dans le dossier, le projet générera un trafic routier de l'ordre de 13500 véhicules/jour en hypothèse haute et 7900 véhicules/jour si le projet de tram-train est réalisé. L'avis de l'autorité environnementale pointait en 2013 l'impossibilité d'évaluer l'impact du projet sur les circulations. Elle recommandait alors de **préciser les estimations et les effets du trafic sur la santé et le cadre de vie**. Nous relayons cette requête et demandons plus d'information sur les conséquences en terme de trafic. Quels sont les flux actuels ? Quelles sont les prévisions de trafics futurs ?

> Transformer le pont routier prévu en passerelle piéton/vélo

De plus, des inquiétudes sur le trafic de transit peuvent naître du positionnement du nouveau pont routier. Si l'idée est de connecter La Madeleine via la rue Scrive à la rue Félix Faure de St-André pour rejoindre l'échangeur et la voie rapide, le tracé du pont routier envisagé impose de fait un transit dans ou en bordure de ce nouveau quartier. Cette perspective est contraire à la volonté de développer un cadre de vie agréable et un développement harmonieux du quartier. La rue Sadi Carnot doit être pacifiée de façon volontariste et les besoins d'accessibilité du quartier ne doivent pas se résumer à l'automobile. Ainsi, par soucis d'économies et pour éviter un trafic de transit supplémentaire, **nous proposons que le nouveau franchissement de la Deûle soit réservé aux piétons et cyclistes**. Cette solution est un moyen pour éviter un nouvel appel d'air pour le trafic automobile et un moyen de redonner la priorité aux modes actifs.

> Vers un éco-quartier sans voiture ?

Nous demandons **qu'un scénario d'éco-quartier sans voiture soit étudié** en prenant l'exemple sur les modèles français et étrangers (Ecoquartier Danube à Strasbourg, Vauban à Fribourg...). Un quartier qui redonne de la place à la nature en ville, sans circulation routière avec par exemple, deux poches de stationnements à ses extrémités. La proximité à vélo comme en TC du cœur de la Métropole (ou de la région) pourrait permettre aussi à des habitants d'envisager de vivre sans voiture. Et donc aussi dans leur quartier !

## Verrou 2- le tramway et l'accessibilité du quartier

> Une question prioritaire : la desserte en TC

Pour ne pas voir s'imposer un usage trop dominant de l'automobile, il nous paraît nécessaire de proposer de meilleures conditions d'accessibilité en transport collectif et en vélo. **Nous demandons que soient résolues les questions d'accessibilité en amont du projet d'urbanisation**. Dans ce projet, la problématique de la desserte en tramway ou tram-train doit être directement posée ! Prévoir d'abord l'emplacement des immeubles avant de penser un tracé de tramway aura pour conséquence de réduire les possibilités d'insertion d'un réseau structurant ; cela donne l'impression que l'on ne cherche pas à donner toutes les chances à la réalisation de ce projet ambitieux. **Or, sans tramway, quelle sera la desserte en transports en commun ?** De telles incertitudes mettent en danger les objectifs même du projet. Nous proposons de démarrer une consultation des habitants sur une desserte performante en transport collectif en identifiant tous les scénarios possibles. Il ne faut pas réduire l'arrivée du tramway au seul tracé initial du projet de tram-train via la rue de la Filature.

> Une continuité cyclable le long de la Deûle

L'autre ambition en matière d'accessibilité concerne une liaison magistrale vélo sur les berges de la Deûle côté Saint-André. La continuité est indispensable si l'on veut faire de ces voies sur berge de vrais outils de mobilité. Il y a là une véritable opportunité de faire des bords de Deûle un lieu de promenade mais aussi **un axe structurant pour les déplacements à vélo**, et en particulier rejoindre Lille via la Citadelle.

## Pour une maîtrise publique de l'opération.

Pour conclure, nous pensons que ces différentes réserves pourront plus facilement être levées avec **une maîtrise publique de l'opération**. « *La MEL accompagne cette ambition privé* » peut-on lire dans les premières pages du dossier de concertation. Pourquoi ne s'agit-il plus d'une « *ambition publique* » comme initialement envisagée (ancien projet de ZAC) ? Si le projet intéresse des promoteurs privés, il doit s'agir d'une opération rentable. Pourquoi un investissement public ne pourrait pas l'être... d'autant que l'on peut relativiser l'urgence d'une urbanisation nouvelle.

(1)[http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmcu/files/docs/HABITAT/LM\\_PLH\\_couronne\\_nord\\_12\\_2012.pdf](http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmcu/files/docs/HABITAT/LM_PLH_couronne_nord_12_2012.pdf) (pg 46)

(2)<http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmcu/files/docs/SERVICES/AVIS-AE/Avis-autorit%C3%A9%20environnementale-Rhodia.pdf>