

Contribution enquête publique

“Portes de l’Abbaye” à Saint-André

Association « Le Collectif – tous acteurs de notre ville »

www.le-collectif.org / contact@le-collectif.org

vendredi 21 octobre 2016

L’association « Le Collectif – tous acteurs de notre ville » avait déposé le 3 mars 2016 un avis lors de la concertation préalable du projet « Portes de l’Abbaye » à Saint-André (en annexe). Lors de l’enquête publique du 20 septembre au 21 octobre 2016 inclus, 4 contributions ont été déposées :

- *une synthèse de l’avis de l’association*
- *une demande d’accès à des documents ;*
- *une demande d’éclaircissement du dossier d’enquête publique ;*
- *des questions et avis soulevés par les habitants lors d’une “marche participative” organisée par l’association Le Collectif le 28 septembre 2016.*
- *+ Annexe : avis déposé lors de la concertation préalable*

Synthèse de l’avis :

L’association « Le Collectif – tous acteurs de notre ville » n’a aucun doute sur l’intérêt d’un projet urbain ambitieux sur l’ancienne friche Rhodia dans un quartier andrésien aujourd’hui marginalisé.

Les doutes et interrogations posées lors de la concertation préalable n’ont cependant pas été levés par les informations transmises au public lors de l’enquête publique (mais à quoi sert donc une concertation préalable ?) cf. la liste de documents manquants.

Nous regrettons de plus le peu d’ambition dans la mobilisation du public et des riverains (pourtant constitués en collectif « Filature Voisinage ») malgré les annonces du maire sur l’organisation d’ateliers participatifs lors du conseil municipal du 22 septembre 2016.

Les doutes n’étant pas levés, les informations étant trop partielles sur des éléments structurants du quartier (la circulation automobile avec la LINO Nord dont on ne sait rien, les pollutions notamment du sol, l’accessibilité en transport collectif avec ou sans tramway, les formes urbaines avec des dispositions spécifiques pour le quartier), nous considérons qu’il est nécessaire de prendre le temps de répondre à toutes les questions que posent la création de ce nouveau morceau de ville. Nous demandons ainsi de compléter les éléments d’analyse en toute transparence et de mettre en place une méthode d’implication active des habitants pour assurer une co-construction dynamique du quartier.

Relativisant l’urgence de la mise en compatibilité du PLU,

- quelques mois après l’enquête publique sur une partie du quartier Sainte-Hélène et le projet Jean Caby,
- en pleine réflexion sur le PLU2 de la métropole européenne européenne de Lille, et
- en même temps que l’enquête publique sur le SCOT,

l’association « Le Collectif – tous acteurs de notre ville » demande le report de la déclaration de projet à la révision générale du PLU.

Ce report doit laisser le temps d’une prise en compte globale du projet et notamment en lien avec le territoire de projet “Canal urbain” défini dans le SCOT (p. 105, DOO du SCOT).

Demande d'accès à des documents

Collé au registre d'enquête publique le 4/10/2016

Demandé par mail au service de la MEL (copie du message ci-dessous) le 10/10/2016

Nous avons accès au dossier d'enquête publique, aux annexes (aucun élément spécifique sur le projet « Portes de l'Abbaye »), à l'avis de l'autorité environnementale sur la ZAC Rhodia daté du 5 novembre 2013, au dossier de présentation de la concertation préalable de la ZAC Rhodia (mars 2012). Cependant, beaucoup d'informations font défaut pour porter un avis argumenté sur la mise en compatibilité du PLU, notamment sur des éléments impactants directement le site (LINO Nord, étude pollutions...). Notez que nous demandons à obtenir l'accès à ces documents publics avant la fin de l'enquête publique pour pouvoir compléter notre avis.

Nous demandons l'accès aux documents suivants :

1. Demande d'accès aux études et prévisions de trafics avec l'hypothèse tram-train incertaine et desserte bus hypothétique
2. Demande d'accès aux conclusions de l'enquête publique sur la première tranche fonctionnelle de la LINO Nord (*qui s'est déroulée entre le 20 juin 2011 et le 22 juillet 2011 pour la première tranche fonctionnelle de la LINO Nord* évoqué p.8 du dossier d'enquête publique)
3. Demande d'accès à l'avis autorité environnementale en date du 10 juin 2011 sur Liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO)
4. Demande d'accès à l'étude d'impact de la LINO-Nord
5. Demande d'accès aux études de maîtrise d'œuvre de la MEL définissant le profil de cette voirie [LINO Nord] en particulier rue Sadi Carnot ?
6. Demande d'accès à l'étude d'impact lié à la création de la ZAC Rhodia (au titre de la rubrique 33 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement)
7. Demande de précisions sur le dossier de modification du périmètre de la ZAC « Jeanne de Flandres » dont le site des Portes de l'Abbaye faisait partie.
8. Demande d'accès aux résultats des analyses de la pollution des sols –qui auraient dû figurer dans la synthèse de l'étude d'impact selon évaluation environnementale Rhodia du 5 novembre 2013
9. Demande d'accès à la modélisation du bruit des infrastructures routières et des activités (demandé par l'évaluation environnementale Rhodia du 5 novembre 2013)
10. Demande d'accès aux études précisant les caractéristiques de gestions des eaux pluviales (demandé par l'évaluation environnementale Rhodia du 5 novembre 2013)
11. Demande d'accès au compte-rendu réunion publique du lundi 22 février 2016 en mairie de Saint-André.

Copie du mail de demande de documents à la MEL

Le 10/10/2016 à 10:53, Cyprien Richer a écrit :

Objet : Demande d'accès aux documents suivants dans le cadre de l'enquête publique "Portes de l'Abbaye" à Saint-André

À l'intention des référents MEL du projet "Portes de l'Abbaye" à Saint-André :

VIDREQUIN Anne – Service Développement urbain et grands projets

AHONLONSOU Loic – Service Planification urbaine

AURAS Sergio – Service Droit de l'urbanisme et de l'aménagement

Bonjour,

Je me permets de vous solliciter de la part de l'association andrésienne "Le Collectif- tous acteurs de notre ville". En effet, comme signalé au commissaire-enquêteur, nous souhaitons accéder à plusieurs documents (listés ci-dessous) pour apprécier davantage l'impact du projet sur son environnement et compléter notre avis. Beaucoup d'informations font défaut pour porter un avis argumenté sur la mise en compatibilité du PLU, notamment sur des éléments impactants directement le site (LINO Nord, étude pollutions...). Notez que nous demandons à obtenir l'accès à ces documents publics avant la fin de l'enquête publique.

Je vous remercie par avance de l'intérêt que vous portez à cette demande.

Cordialement, Cyprien Richer (pour l'association "Le Collectif- tous acteurs de notre ville")

Liste des documents :

- 1. Demande d'accès aux études et prévisions de trafics avec l'hypothèse tram-train incertaine et desserte bus hypothétique*
- 2. Demande d'accès aux conclusions de l'enquête publique sur la première tranche fonctionnelle de la LINO Nord (qui s'est déroulée entre le 20 juin 2011 et le 22 juillet 2011 pour la première tranche fonctionnelle de la LINO Nord évoqué p.8 du dossier d'enquête publique)*
- 3. Demande d'accès à l'avis autorité environnementale en date du 10 juin 2011 sur Liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO)*
- 4. Demande d'accès à l'étude d'impact de la LINO-Nord*
- 5. Demande d'accès aux études de maîtrise d'œuvre de la MEL définissant le profil de cette voirie [LINO Nord] en particulier rue Sadi Carnot ?*
- 6. Demande d'accès à l'étude d'impact lié à la création de la ZAC Rhodia (au titre de la rubrique 33 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement)*
- 7. Demande de précisions sur le dossier de modification du périmètre de la ZAC « Jeanne de Flandres » dont le site des Portes de l'Abbaye faisait partie.*
- 8. Demande d'accès aux résultats des analyses de la pollution des sols –qui auraient dû figurer dans la synthèse de l'étude d'impact selon évaluation environnementale Rhodia du 5 novembre 2013*
- 9. Demande d'accès à la modélisation du bruit des infrastructures routières et des activités (demandé par l'évaluation environnementale Rhodia du 5 novembre 2013)*
- 10. Demande d'accès aux études précisant les caractéristiques de gestions des eaux pluviales (demandé par l'évaluation environnementale Rhodia du 5 novembre 2013)*

Demande d'éclaircissement du dossier d'enquête publique

Déposé et collé au registre d'enquête publique le 21/10/2016

Note : la pagination des citations ci-dessous correspond à la pagination du rapport de présentation PDF de 121 pages disponible en ligne

>http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmdu/files/docs/DIALOGUE-CITOYEN/EP02_sept2016_%20CHERENG/2016_stan_RPDPVMC_Porte.Abbaye.pdf

Pollution

1. Il est indiqué qu'une pollution subsiste au droit des terrains concernés (p.6), mais laquelle ?
2. « *le maître d'ouvrage à l'initiative du changement d'usage, joint au dossier de demande de permis de construire ou d'aménager, un document établi par un bureau d'études certifié dans le domaine des sites et sols pollués* » (p.6) > quelle garantie d'accès à ce document ?
3. Quelles études et avis permettent de s'assurer que la dépollution du site soit compatible avec le changement d'usage proposé, à savoir un lieu de vie et d'habitat de haute densité avec des commerces, services et zone récréative à destination des familles ?

Logement

1. Sur le « *besoin de logements* » > y-a-t-il une réflexion sur les risques de déstabilisation du marché immobilier avec la commercialisation successive d'un grand nombre de logements (d'un type identique) dans une période courte à Sainte-Hélène, Jean Caby et aux Portes de l'Abbaye ?
2. « *Apporter une réponse au Programme Local d'Habitat (PLH)* » (p.8)> a-t-on des informations sur le suivi de la production de logements à Saint-André ? Le dossier parle d'un besoin pour répondre aux objectifs du Programme Local de l'Habitat, mais le PLH 2012-2018 indique un objectif haut de 740 logements qui semble atteint avec les programmes successifs de la commune. Le secteur Rhodia est indiqué « *hors temporalité du PLH* ».
3. Quelle est la capacité des équipements de la commune à supporter, à termes, un tel projet (avis DDTM p.112) ?

Voirie, circulation

1. « *Les études de maîtrise d'œuvre de la MEL ont cependant défini le profil de cette voirie [LINO Nord] au-delà de cette tranche, en particulier rue Sadi Carnot* » (p.8) > Est-il possible d'avoir accès à ces études ?
2. « *La ville connectée correspond à la nécessité de répondre au besoin de déplacement des habitants et aux flux de transports en prenant en compte tous les modes de déplacements. L'arrivée de la LINO sur la rue Sadi Carnot, et l'éventualité de la mise en place d'une offre de transport en commun structurante, permettent de présager des futurs besoins en déplacement* » (p.11) > Pourquoi la mise en place d'une offre de transport en commun est au conditionnel alors qu'elle doit être un élément inconditionnel de l'urbanisation du secteur si l'on souhaite atteindre les objectifs du Plan de Déplacements Urbains (baisse de 56% à 35% la part modale de la voiture à l'horizon 2020) ? Quelles sont les éléments qui permettent de « *présager des futurs besoins de déplacements* » ?

3. « Ces voies nouvelles d'accès installeront ce quartier dans la continuité du maillage viaire existant, affirmant ainsi l'ultra-contextualité de ce projet » (p.17) Que veut dire « l'ultra-contextualité » du projet ?
4. Pourquoi les questions d'accessibilité sont réduites à des aménagements routiers ? Comment limiter les impacts négatifs du fonctionnement des infrastructures routières sur la santé et le cadre de vie ?

Composition urbaine

1. « Le projet veillera à s'assurer d'une bonne transition avec le tissu urbain existant en apportant une réponse architecturale adaptée. Notamment le long de la rue Sadi Carnot, les nouveaux bâtiments devront répondre d'un point de vue morphologique aux logements existants. » (p.18) (...) « Afin de s'intégrer au mieux au tissu existant, un front bâti en R+3+C s'installera le long de la rue Sadi Carnot tout en respectant la réserve foncière de la LINO »(p.18) (...)> Pourquoi une hauteur R+3+C (environ 15 m?) en façade rue Sadi Carnot alors qu'il est indiqué que les nouveaux bâtiments doivent « répondre » aux logements existants (maison R+1+C soit environ 6 m) ? Pourquoi les plus grandes hauteurs de bâtiment du projet semblent faire face aux maisons existantes de la rue Sadi Carnot ?
2. Quelle sera l'incidence des ombres projetés des futurs bâtiments sur l'ensoleillement des constructions existantes (remarque ARS pour autre projet, annexe p.9) ?
3. « A l'article 7 concernant l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives : pour permettre la réalisation de deux niveaux de parking intégrés, l'implantation des constructions, au-delà de la bande des 15 mètres est autorisée à une hauteur maximale de 5,50 mètres par rapport au terrain naturel » (p.83) « Cette disposition n'est pas applicable en zone UBf « Portes de l'Abbaye » à SAINT-ANDRE-LEZ-LILLE où cette hauteur peut excéder 3,20 mètres sans toutefois dépasser 5,50 mètres pour réaliser du stationnement intégré » (p.93) > Pourquoi une disposition spécifique au projet « Portes de l'Abbaye » ? Quelles explications ?
4. « en UBf « Portes de l'Abbaye » à SAINT-ANDRE-LEZ-LILLE, la surface maximale d'emprise des constructions par rapport à la superficie de l'unité foncière est fixée à 100 % » (p.95) > Pourquoi une disposition spécifique au projet « Portes de l'Abbaye » ? Quelles explications ?
5. « La différence de niveau entre tout point de la façade d'un bâtiment et tout point de l'alignement opposé ne doit pas excéder la distance comptée horizontalement entre ces deux points. Pour le calcul de cette distance, il est tenu compte de la largeur d'emprise de la voie existante ou de la largeur de la voie prévue au plan local d'urbanisme, et du retrait de la construction par rapport à l'alignement (ou à la marge de recul inscrite au plan) ou à la limite de la voie privée. Lorsque la voie automobile ou piétonnière est d'une largeur inférieure ou égale à 3,20 mètres, la hauteur relative maximale est fixée à 3 mètres, sauf sur la zone UBf « Portes de l'Abbaye » à SAINT-ANDRE-LEZ LILLE où cette différence de niveau ne doit pas excéder deux fois la distance comptée horizontalement entre ces deux points (Voir plan de composition) » (p. 96) > Pourquoi une disposition spécifique au projet « Portes de l'Abbaye » ? Quelle explication ? Est-ce que cela a un rapport avec la hauteur des bâtiments prévus en face des maisons de la rue Sadi Carnot ?

Questions et avis soulevés par les habitants

Déposé et collé au registre d'enquête publique le 21/10/2016

Remontées par 8 habitants/riverains au cours d'une « marche participative » organisée par l'association « *Le Collectif – tous acteurs de notre ville* » le 28 septembre 2016.

1. Problème actuel de trafic très chargé : dans quelle mesure cette situation initiale, non évoquée dans le dossier d'enquête publique, risque-t-elle de se dégrader ?
2. Quelle analyse de l'état actuel des nombreuses pollutions déjà présentes : sol, bruit (circulation, travaux, présence des Halls de la Filature), eau (poissons retrouvés morts récemment dans la Deûle), air (circulations, particules ...) ? Quelles garanties que ces pollutions soient maîtrisées, voire limitées ?
3. En terme de phasage, il serait opportun de créer d'abord un équipement de quartier (type maison de quartier) pour réunir, informer et impliquer les habitants à l'avenir du quartier.
4. Quid des ateliers participatifs proposés par le maire de Saint-André au Conseil Municipal ?
5. Quelles études d'impacts vont avoir lieu quand le changement d'affectation du PLU sera acté ?
6. Comment sera prise en compte l'assainissement du quartier étant donnée la pollution des sols ?
7. Quelle sera l'accessibilité du supermarché ? Combien de places de parking supplémentaires seront créées sachant qu'un millier de places devrait déjà être construite pour les logements (700 logements x 1,5 places selon les règles du PLU) ?
8. Peut-on envisager l'éloignement des circulations de la rue Sadi Carnot par rapport aux maisons existantes pour apporter un peu moins de nuisances aux riverains ? Sachant que les nouvelles constructions devraient avoir des normes acoustiques de meilleure qualité que l'habitat ancien.
9. En terme d'emploi, quelle garantie que le chantier fasse appel à un emploi local ? Demande de clause d'insertion pour les travailleurs qui vont intervenir sur ce grand chantier.
10. Pourquoi n'y-a-t-il pas de registre en ligne pour l'enquête publique ? C'est très contraignant pour le dépôt des avis, d'autant qu'une seule permanence du commissaire-enquêteur (le matin en semaine en début d'enquête publique) a été programmée pour le projet « Portes de l'Abbaye ». C'est perçu comme très insuffisant pour une enquête publique de cette importance.

Annexe : avis déposé lors de la concertation préalable

Déposé au registre en ligne de la concertation préalable le 3/3/2016

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, 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.

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

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.

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 ».

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.

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

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).

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.

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

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 ?

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.

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

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.

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 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 conclure, nous pensons que ces différentes réserves pourront plus facilement être levées avec une maîtrise publique de l'opération. « La MEL accompagne cette ambition privée » 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 (pg 46)
- (2) <http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmcu/files/docs/SERVICES/AVIS-AE/Avis-autorit%C3%A9%20environnementale-Rhodia.pdf>