



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Hauts-de-France  
sur le projet d'aménagement d'un quartier  
de 700 logements  
sur la commune de Saint-André-Lez-Lille (59)**

n°MRAe 2018-002278

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts-de-France s'est réunie le 06 mars 2018 à Lille. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet d'aménagement d'un quartier de 700 logements sur la commune de Saint-André-Lez-Lille, dans le département du Nord.*

*Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Denise Lecocq, MM. Étienne Lefebvre et Philippe Ducrocq.*

*En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, 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 l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

\*\*\*

*Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, annulant les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis pour avis à la MRAe, qui en a délibéré.*

*En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 30 janvier 2018 :*

- 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. 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.*

## Synthèse de l'avis

Le projet d'aménagement du site dit des « Portes de l'Abbaye », localisé entre la rue Sadi Carnot et la Deûle canalisée à Saint-André-lez-Lille, consiste en l'aménagement d'un terrain de 102 289 m<sup>2</sup> (10,2 hectares), actuellement à l'état de friche, anciennement occupé par une usine sidérurgique de l'entreprise Rhodia. Le projet vise la création d'un quartier mixte totalisant 86 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, comprenant 700 logements ainsi que des constructions et des équipements divers. Il inclut une section routière de la « LINO » (liaison intercommunale nord-ouest) reliant la rue Sadi Carnot à une nouvelle traversée de Deûle, ainsi qu'un aménagement paysager des bords de Deûle.

Le maître d'ouvrage du projet est la SAS Les Portes de l'Abbaye. Il est prévu qu'il délègue sa maîtrise d'ouvrage à la Métropole de Lille pour la réalisation de l'élément de voirie correspondant à un barreau de la LINO, ainsi qu'à la commune de Saint-André-lez-Lille pour la réalisation d'un équipement communal.

Les enjeux environnementaux et sanitaires majeurs qui s'attachent au projet sont :

- le paysage urbain des bords de Deûle
- la pollution des sols
- les continuités écologiques le long du canal de la Deûle
- les déplacements induits par le projet
- la maîtrise de la consommation d'énergie et la production d'énergie renouvelable.

Cette opération de grande ampleur a fait l'objet d'une déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU de la Métropole de Lille (MEL) en décembre 2015. Les règles d'urbanisme qui s'y appliquent sont celles du PLU, dont la révision est en cours. L'évolution du document d'urbanisme laisse certaines questions en suspens, que l'étude d'impact ne peut trancher.

Cette imprécision mise à part, l'étude d'impact est de bonne qualité : l'état initial de l'environnement est complet et les incidences prévisibles du projet sur la santé et sur l'environnement sont analysées aussi finement que possible, sans toutefois être toujours conclusives.

Les enjeux sanitaires et environnementaux attachés au projet sont en grande partie liés à son isolement géographique, dû à la présence d'obstacles difficilement franchissables, et à la difficulté d'y implanter des services et équipements sensibles, pourtant essentiels à son bon fonctionnement (crèches, école), du fait de la pollution des sols.

L'autorité environnementale recommande :

- la mise en place d'une charte des paysages urbains des bords de Deûle, de façon à mieux orienter le travail à venir des architectes et des paysagistes sur le projet ;
- la détermination des conditions sanitaires de la présence de services sensibles dans le nouveau quartier et l'indication des moyens qui devraient être mis en œuvre pour les satisfaire ;
- une analyse plus fine au service d'un projet collectif plus ambitieux des accès, en mode doux et en transports collectifs ;
- une présentation plus étendue des continuités écologiques en bord de Deûle, et une description des mesures permettant d'en améliorer les fonctionnalités et les services écosystémiques ;
- l'évaluation plus poussée des solutions relatives à la fourniture d'énergie pour le nouveau quartier et les préconisations associées aux solutions les plus pertinentes au vu des contraintes du site.

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. Présentation du projet

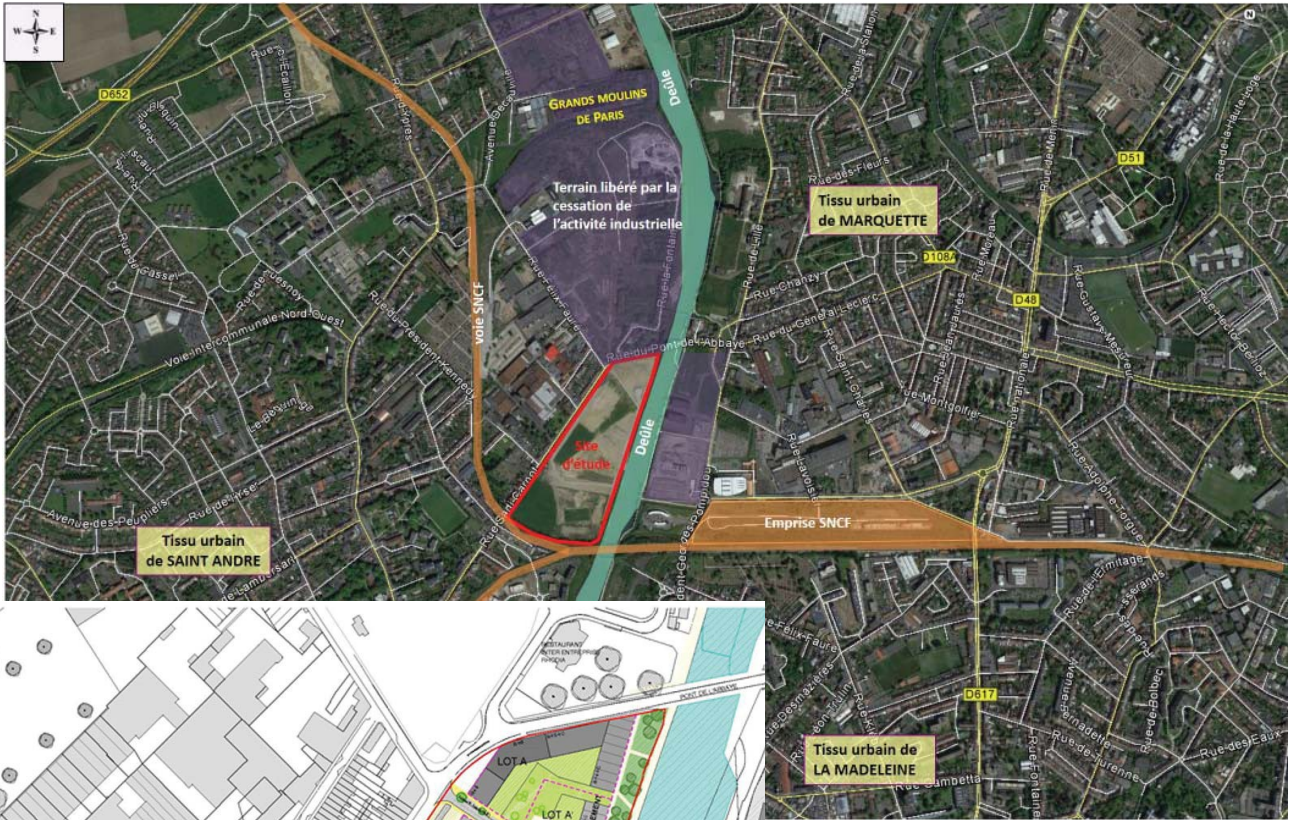
Le projet, porté par la société SAS Portes de l'Abbaye, prend place sur un ancien site industriel, composé d'une partie des terrains de l'ancienne usine sidérurgique Rhodia. Il s'étend sur 10,2 hectares, propriété de la société SAS Abbaye.

Le projet est localisé sur le territoire de la commune de Saint-André-lez-Lille. Il se situe entre la rue Sadi Carnot à l'ouest, le canal de la Deûle à l'est, le Pont de l'Abbaye au nord et la voie ferrée au sud.

La société SAS Portes de l'abbaye souhaite aménager un quartier mixte à dominante de logements dont la surface de plancher globale prévisionnelle des constructions sera au maximum de 86 000 m<sup>2</sup>. À ce jour, elle se décompose de la façon suivante :

- un programme de 700 logements pour 50 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher environ,
- un programme de commerces pour 6 000 m<sup>2</sup> environ (dont un supermarché de quartier et des boutiques en pied d'immeuble),
- un programme d'activités et de services de proximité pour 8 600 m<sup>2</sup> environ,
- un programme de bureaux pour 9 500 m<sup>2</sup> environ,
- un équipement communal pour 2 600 m<sup>2</sup> environ,
- une résidence hôtelière et un foyer ou établissement médico-social pour 9 500 m<sup>2</sup> environ.

Ce projet s'inscrit dans la stratégie de développement de la commune de Saint-André-lez-Lille, en continuité avec la reconversion des friches des bords de Deûle du quartier Sainte-Hélène, localisé au sud du projet, de l'autre côté de la voie ferrée. Cette opération consistait à démolir l'ancien bâti industriel qui occupait la partie nord du site et à y créer des logements en continuité avec l'habitat de la partie sud. Le projet des Portes de l'Abbaye consiste quant à lui à créer de toute pièce un nouveau quartier d'habitations dans un secteur dévolu à l'industrie depuis son origine. Le changement d'usage étant complet, le bon fonctionnement du nouveau quartier est corrélé à la qualité de ses accroches aux quartiers urbains adjacents autant qu'à la qualité sanitaire et environnementale de ses aménagements.



Source : Étude d'impact décembre 2017

## **II. Analyse de l'autorité environnementale**

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

Compte tenu de la localisation du projet, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs au paysage, aux milieux naturels, à la santé, à la mobilité, à l'énergie.

### **II.1 Caractère complet de l'évaluation environnementale**

Le contenu de l'étude d'impact est conforme à l'article R.122-5 du code de l'environnement.

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

Le secteur du projet s'inscrit dans un territoire en pleine mutation, porté par de grands projets de :

- renouvellement urbain : projet de recomposition du quartier de Sainte Hélène (au sud des Portes de l'Abbaye), projet de réhabilitation des Grands Moulins de Paris à Marquette-lez-Lille (au nord des Portes de l'Abbaye), projet de réhabilitation de l'ancienne gare marchande à La Madeleine (de l'autre côté de la Deûle, reliée aux Portes de l'Abbaye par le projet de traversée de la rivière canalisée constitutive de la LINO<sup>1</sup>).
- développement des infrastructures de transport. La tranche fonctionnelle 1 de la LINO a fait l'objet d'une étude d'impact, comportant une évaluation des impacts de l'ensemble du programme. L'avis de l'autorité environnementale a été rendu le 10 juin 2011.

Le projet des Portes de l'Abbaye était initialement inclus dans la ZAC Jeanne de Flandres « Grand Rhodia », un projet d'ensemble de reconversion de 60 hectares, qui a fait l'objet d'une étude d'impact, avec un avis de l'autorité environnementale rendu le 5 novembre 2013. Ce projet porté par la MEL visait à mettre en cohérence l'ensemble des projets urbains émergents dans le secteur. La ZAC n'a jamais été réalisée, et sera prochainement abandonnée. En décembre 2015, le nouveau quartier des Portes de l'Abbaye a fait l'objet d'une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi de la MEL. Le PLUi est actuellement en révision (arrêt projet décembre 2017).

### **II.3 Scénarios et justification des choix retenus**

L'étude d'impact mentionne deux variantes de projets. La première est un cadrage général réalisé en amont de la procédure de ZAC initiale. La seconde était en concurrence avec le présent projet dans la consultation d'architectes-paysagistes réalisée par la SAS. Ces deux variantes ne sont pas des scénarios au sens du code de l'environnement : ils n'ont pas été élaborés dans le cadre de l'étude d'impact du projet, et de ce fait le choix du présent projet ne résulte que marginalement de considérations liées à la santé et à l'environnement.

### **II.4 Résumé non technique**

Le résumé non technique est de bonne qualité : pédagogique, illustré et compréhensible par tous, il participe à l'appropriation de l'étude d'impact par le public.

1LINO : liaison intercommunale nord

## **II.5 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.5.1 Paysage**

Les rives de la Deûle, d'Haubourdin (au sud de l'agglomération lilloise) à Quesnoy-sur-Deûle (au nord), étaient quasi-exclusivement dévolues aux activités industrielles ou dérivées, et cela depuis l'époque de la canalisation de la rivière. Les usines seules étant tournées vers la Deûle (captages et rejets, transport de marchandises), les espaces urbains en ont historiquement été détournés. Suite aux grandes mutations qu'a connues l'industrie, les collectivités ont souhaité reconquérir les friches des bords de Deûle et tourner la ville vers la rivière canalisée.

Ce fait nouveau, qui prend de l'envergure à Saint-André-lez-Lille, à Marquette-lez-Lille et, dans une moindre mesure, à La Madeleine, ne dispose pas d'un cadre paysager d'échelle métropolitaine. Or le paysage de la ville des bords de Deûle n'existe pas encore, puisque les rives étaient jusqu'ici dans l'ensemble inaccessibles.

Le projet ne prend pas suffisamment en compte la question du paysage. Cette question aurait mérité d'être abordée à l'échelle de l'agglomération, et développée séquence par séquence, sachant que la séquence « Rhodia » est l'une de celles qui portent les plus lourds enjeux, dans la mesure où il s'agit de créer à partir de rien un nouveau paysage.

Pour autant, les incidences du projet sur le paysage sont positives par rapport à l'état initial.

*L'autorité environnementale recommande que la prise en compte du paysage se fasse à l'échelle de l'ensemble des espaces urbains des bords de Deûle, par exemple au moyen d'une charte paysagère..*

### **II.5.2 Milieux naturels**

Du fait de leur passé industriel, les bords de Deûle n'ont pas été initialement aménagés dans la perspective d'étendre la fonction de corridor biologique de la rivière canalisée à ses rives. Pour autant, la Deûle est un axe fondamental pour les continuités écologiques qui traversent la MEL.

L'étude d'impact aborde bien cet aspect, elle rend compte des enjeux et des obstacles (voie ferrée au sud et pont routier au nord), et tout en se focalisant légitimement sur l'état de la flore et de la faune du site, porte son attention sur les continuités écologiques vers le nord et vers le sud.

Le projet propose des aménagements paysagers en bord de Deûle ainsi qu'une servitude de recul des bâtiments par rapport au canal. Ces aménagements ont une vocation essentiellement récréative. Il aurait été pertinent que l'étude d'impact dresse la liste complète de leurs services écosystémiques, ainsi que celle des fonctionnalités que la continuité écologique des bords de Deûle devrait assurer. Cela aurait permis d'établir un cahier des charges complet des aménagements à réaliser.



*L'autorité environnementale recommande pour l'étude d'impact une présentation des continuités écologiques tout au long de la Deûle dans sa traversée urbaine sous l'angle de leurs diverses fonctionnalités. Elle recommande pour le projet l'établissement d'un cahier des charges pour les aménagements des bords de Deûle fixant les objectifs de restauration de leurs fonctionnalités écologiques (notamment au droit des coupures au sud et au nord du site) ainsi que les objectifs de développement de leurs services écosystémiques.*

### **II.5.3 Santé**

Le projet prend place sur un ancien site industriel, composé d'une partie des terrains de l'ancienne usine sidérurgique Rhodia sur lequel des pollutions aux hydrocarbures, à l'ammonium, et aux métaux, ont été constatées. Un plan de gestion a été mis en place.

Selon les plans issus de l'étude d'impact, le site du projet correspond aux anciennes zones d'exploitation industrielle pour lesquelles il y a eu un procès-verbal de récolement de l'inspection des installations classées daté du 12 septembre 2008, concluant : « Le site a été remis par Rhodia dans un état compatible avec un usage industriel. Le présent rapport vaut procès-verbal de constatation de la réalisation des travaux tel que prévu à l'article R512-76 du code de l'environnement. Le procès-verbal ne porte que sur la conformité des travaux par rapport à un usage donné sur la base du constat visuel de l'inspecteur des installations classées et des documents fournis par Rhodia. Il ne vaut pas quitus définitif à Rhodia de la remise en état de son site. Il ne vaut pas approbation des projets d'aménagement du site présentés par des sociétés tierces ni des mesures de gestion qu'elles seront amenées à prendre. Il conviendra à cet effet de mettre en place les restrictions d'usages prévues et de les rendre pérennes et opposables aux tiers (pour les terrains pour lesquels ce n'est pas déjà fait). Une copie de ces actes sera systématiquement adressée à l'inspection des installations classées. »

Le dossier indique que des mesures de gestion, conforme au plan de gestion de mars 2011, ont déjà été mises en œuvre en 2014 dans la perspective du changement d'usage :

- excavation et élimination de matériaux présents au droit et à proximité de la fosse béton enterrée présentant des teneurs élevées en hydrocarbures ;
- traitement sur site par venting<sup>2</sup> ;
- pompage et traitement hors site des eaux souterraines ;
- confinement des matériaux résiduels ;
- mise en œuvre d'un essai pilote pour le traitement par phytoremédiation<sup>3</sup>.

La SAS Portes de l'Abbaye réalisera des travaux complémentaires sur le reste du site pour rendre compatible le site avec le nouvel usage envisagé. Elle s'engage également à garder la mémoire du site en annexant aux actes de vente des restrictions d'usage.

2 Venting : procédé de traitement de la pollution par l'extraction des composés volatils dans les sols

3 Phytoremédiation : technique de dépollution par les plantes

Les mesures prises en lien avec la pollution des sols ne permettent cependant pas d'envisager avec des garanties suffisantes l'implantation d'équipements sensibles tels que crèches et écoles. Or ces services et équipements de proximité sont indispensables à un nouveau quartier enclavé par rapport aux quartiers environnants, dans l'optique notamment de limiter les déplacements en voiture.

*Dans la mesure où la question de l'implantation de crèches et d'écoles in situ pourrait se poser, l'autorité environnementale recommande que le porteur de projet détermine clairement les conditions sanitaires rendant possible leur présence, ainsi que les mesures qu'il faudrait prendre pour satisfaire à ces conditions.*

#### **II.5.4 Mobilité**

Le projet des Portes de l'Abbaye est générateur de déplacements. Ceux-ci sont de trois sortes :

- déplacements des habitants du nouveau quartier vers leurs emplois et vers les commerces, services et équipements de proximité, municipaux ou métropolitains ;
- déplacements des employés des entreprises du nouveau quartier de leur domicile jusqu'à ce dernier ;
- déplacements des habitants de la métropole vers les aménagements récréatifs des bords de Deûle.

L'enclavement du nouveau quartier pose la question des modes de déplacements qui seront utilisés. Un recours dominant à l'autosolisme<sup>4</sup> a en effet des incidences négatives en termes de bruit, de qualité de l'air et de consommation d'énergies fossiles.

L'étude d'impact met bien en avant les problématiques de déplacements induites par le projet. Elle évoque la voirie existante et projetée principalement en termes de niveau de trafic, elle évoque aussi les transports en commun existants et programmés en termes de diversité des lignes, elle évoque enfin les circulations douces localisées à proximité du projet. Ne mettant pas suffisamment en perspective les motifs de déplacement, elle n'analyse pas la qualité des services rendus par les différents modes. Aussi ne conclut-elle pas sur les objectifs de limitation de l'usage individuel de la voiture. En outre, les capacités de stationnement, qui constituent une incitation à se déplacer ou non en voiture, sont laissées à l'appréciation du PLU.

En ce qui concerne les déplacements domicile-travail des habitants du nouveau quartier, le mode de déplacement privilégié dépend de l'étendue des emplois accessibles par chacun de ces modes en un temps de trajet domicile-travail moyen. La présence de nombreux emplois au nord-ouest du nouveau quartier est un atout pour l'usage des circulations douces. Mais la LINO, dans la mesure où elle a vocation à conduire rapidement les flux de véhicules vers la rocade nord-ouest, introduit un avantage déterminant à l'égard de l'usage de la voiture, dont l'aire peut s'étendre aux emplois desservis par la rocade. Les transports collectifs sont de ce point de vue essentiels pour permettre l'accès aux grands pôles d'emploi plus centraux, tels que celui de Lille. Les lignes qui pourraient remplir cette fonction sont cependant peu efficaces, le projet de ligne de bus en site propre sur la LINO n'est pas un projet à court terme, et le projet de tram/train mentionné dans le dossier devrait se doter d'une nouvelle gare au droit du nouveau quartier pour le desservir efficacement.

4 Autosolisme : fait de se déplacer seul en voiture

En ce qui concerne les déplacements des habitants du nouveau quartier vers les commerces, services et équipements de proximité, municipaux ou métropolitains, il faut noter :

- la présence de commerces et services de proximité ainsi que le projet d'un équipement municipal (dont la fonction n'est pas connue) ;
- l'accès problématique par les circulations douces aux quartiers environnants, les voies principales n'étant pas dimensionnées pour les piétons et les cycles ; à cet égard, la future traversée de Deûle pourrait permettre de lier entre eux le nouveau quartier de La Madeleine et celui des Portes de l'Abbaye, mais la faible présence de services de l'autre côté de la rive ne permet pas de résoudre le problème de l'accès aux équipements municipaux ;
- quant aux commerces, services et équipements métropolitains, dont les plus proches se situent à Lille, ils restent peu accessibles par les transports en commun.

L'absence d'indication, dans l'étude d'impact, sur la qualité de service de la desserte en transports en commun du nouveau quartier et sur son évolution envisagée, ne permet pas d'évaluer leur part modale prévisible dans les déplacements domicile-travail des employés des entreprises du nouveau quartier, ni dans les déplacements à vocation récréative des habitants de la métropole vers les bords de Deûle.

*L'autorité environnementale recommande une analyse plus fine au service d'un projet collectif plus ambitieux des accès, en mode doux et en transports collectifs, pour les habitants du nouveau quartier aux emplois, équipements et services de la commune de Saint-André-lez-Lille et de l'agglomération lilloise ; et réciproquement une analyse des aires d'accessibilité, différenciées selon les modes de transport, des actifs de l'agglomération lilloise aux emplois du nouveau quartier Elle recommande par ailleurs de définir un cahier des charges pour les capacités de stationnement plus rigoureux que ce que prévoit le PLU.*

## **II.5.5 Énergie**

L'importance et l'isolement relatif du nouveau quartier sont une opportunité pour mettre en œuvre des solutions visant à réduire la consommation d'énergie fossile et à produire des énergies renouvelables.

L'étude d'impact développe bien cet aspect en présentant l'ensemble des solutions possibles pour améliorer le bilan énergétique du nouveau quartier. Elle met en avant celle d'un réseau de chaleur alimenté in situ. Telle pourrait être la vocation de l'équipement communal prévu par la municipalité. L'étude n'est cependant pas conclusive, laissant aux collectivités le soin de trancher.

*L'autorité environnementale recommande une évaluation plus poussée des solutions relatives à la fourniture d'énergie pour le nouveau quartier et les préconisations associées aux solutions les plus pertinentes au vu des contraintes du site.*