

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :
04/07/2017

Dossier complet le :
04/07/2017

N° d'enregistrement :
2017-0159

1. Intitulé du projet

Réhabilitation du site des Grands Moulins de Paris

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom / Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale : La financière Vauban

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale : Xavier LUCAS

RCS / SIRET : 7 5 1 | 1 3 5 | 2 0 3 | 0 0 0 | 1 4 | Forme juridique : SPRL

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
N°39	Travaux, constructions et opérations d'aménagement constitués ou en création qui soit crée une surface de plancher supérieure ou égale à 10 000 m ² et inférieure à 40 000 m ² et dont le terrain d'assiette ne couvre pas une superficie supérieure ou égale à 10 hectares, soit couvre un terrain d'assiette d'une superficie supérieure ou égale à 5 hectares et inférieure à 10 hectares et dont la surface de plancher créée est inférieure à 40 000 m ² .
N°41	Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet localisé en bordure de la Deûle sur la commune de Marquette-lez-Lille, prend place dans le secteur du "Grand Rhodia" qui s'étend sur 60 ha et comprend différents sous-secteurs libérés de leurs emprises industrielles comme Bouverne 2, Rhodia Nord, les Portes de l'abbaye et les Grands Moulins de Paris dont les enjeux de renouvellement urbains sont importants.

Le projet objet de cette présente demande d'examen au cas par cas prend plus particulièrement place sur l'ancien site industriel de la minoterie des Grands Moulins de Paris. Le projet de réhabilitation de ce bâtiment inscrit au titre des monuments historique, consiste en la réalisation sur un terrain de 33 805m², d'une opération d'aménagement mixte à dominante habitat pour environ 31 598m² de SDP. Le projet repose sur trois ambitions principales: la mise en valeur du bâtiment emblématique des Grands Moulins de Paris, la reconquête de la Deûle et la connexion au tissu urbain existant et aux opérations voisines.

Pour répondre aux besoins du projet, la réalisation de 616 places de stationnements sont prévues. Elles sont réparties en deux parking silo R+5 et R+4 pour 498 places, une poche de 10 places de stationnements en rdc d'un bâtiment, ainsi qu'un parc de stationnement aérien de 108 places.

Le projet prévoit la démolition de certains bâtiment du site ayant un intérêt architectural limité et/ou un état de vétusté avancé.

4.2 Objectifs du projet

Axe historique de développement économique, la Deûle a attiré à partir du XIX^{ème} siècle de nombreuses activités industrielles dont la plupart ont aujourd'hui cessé leurs activités. La libération de ces emprises industrielles a laissé disponible peu à peu un foncier important, dont les enjeux de renouvellement sont particulièrement forts au regard de leur situation: au coeur de la métropole, entre le canal aujourd'hui convoité pour son potentiel paysager, de loisirs et de mobilités, et les centre-villes pourvus de nombreux équipements et aménités.

Le site des Grands Moulins de Paris se situe donc dans un secteur particulièrement stratégique pour la MEL en termes de renouvellement urbain et sur lequel les objectifs suivants ont été fixés:

- connecter le site au tissu urbain existant et aux programmes voisins (SONOCO, Portes de l'abbaye, parc archéologique..)
- valoriser le monument historique comme point central du projet;
- créer un espace public central autour duquel les bâtiments se structurent;
- redonner de la place au végétal dans cet espace jusqu'à lors très minéral;
- poursuivre la dynamique de reconquête engagée sur le quartier et disposer d'une offre complémentaire un logements et services;
- Ouvrir le site sur la Deûle et ses berges.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Le projet comprend une première phase de démolition de bâtiments sans valeur architectural et/ou dans un état de vétusté avancé, pour laquelle un permis de démolir sera déposé.

Le permis d'aménager porte sur la création d'environ 31 598 m² de SDP (logements: 28 378 m² et commerces/services: 3 220m²) sur une emprise foncière de 33 805 m². Les travaux comprennent:

- la réhabilitation des bâtiments conservés selon un phasage restant à déterminer;
- la construction des bâtiments neufs selon un phasage restant à déterminer;
- l'aménagement des espaces publics, comprenant l'aménagement d'une voie de desserte autour du site qui se raccorde à l'avenue Decauville existante à l'Ouest.

Les espaces paysagers à l'intérieur de l'îlot qui seront réalisés se découpent en 4 séquences:

- une place d'entrée minérale majestueuse pour mettre en scène la façade du monument historique;
- une esplanade, lieu privilégiée pour les circulations douces rythmée par zones de jeu/détente aux pieds des commerces,
- une promenade sous le couvert des arbres le long du bâtiment principal des Grands Moulins de Paris avec une mise en scène des vestiges des bassins industriels.
- une descente progressive en palier vers la Deûle qui se connecte à la promenade le long des berges.

Le projet comprend également la réalisation de 616 places de stationnement réparties en deux parking silo R+5 et R+4 pour 498 places, une poche de 10 places de stationnement en rdc d'un bâtiment, ainsi qu'un parc de stationnement aérien de 108 places.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La phase exploitation du projet correspond à la vie d'un quartier mixte (habitat, activité) accueillant des habitants, et des salariés et des visiteurs.

Aussi, le projet entraînera forcément une augmentation du trafic sur les voies existantes qui desservent le projet, due à la circulation :

- des personnes travaillant dans les commerces et services implantés sur le site,
- de leurs clients et visiteurs,
- des habitants et visiteurs.

Dans le cadre du projet LINO, une étude de trafic est actuellement en cours par la MEL, sur la base de comptages récents et de modélisations. Elle prendra en compte les programmes et le phasage des différentes opérations dans le secteur, dont celui des Grands Moulins de Paris.

Les eaux usées seront rejetées au réseau d'assainissement public sur les collecteurs avec pour exutoire final la station d'épuration Oviléo de Marquette-lez-Lille.

Conformément au règlement de la MEL, une étude géotechnique sera réalisée pour définir la possibilité d'infiltration des eaux pluviales

La création du projet générera une augmentation de la quantité des déchets en lien avec l'augmentation de la population et des activités du site. La collecte des déchets sera assurée par les services communautaires.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Permis d'aménager
Permis de construire

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Assiette foncière de l'opération	33 805 m ²
Surface de plancher créée	31 598 m ² (logements 28 378 m ² , commerces et services 3 220 m ²)
Nombre de place de parking	616 places (parking silo :498 places, parc aérien: 108 places, poche de 10 places en rdc d'un bâtiment)

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Avenue des Grands Moulins de Paris
commune de Marquette-lez-Lille

Coordonnées géographiques¹

Long. 5 0 ° 6 7 ' 2 2 " 47N Lat. 3 _ ° 0 5 ' 9 5 " 55E

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a, 9°a), 10°, 11°a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Point d'arrivée :

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>. Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Par un arrêté du 30 mai 2001 la totalité des bâtiments des Grands Moulins de Paris, y compris les bâtiments d'entrée et la grille de clôture ont été inscrits sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. Le site d'étude est également situé dans le périmètre de protection de 500m lié à la présence des vestiges de l'Abbaye cistercienne fondée par Jeanne de Flandres au XIIIème siècle.

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet prend place sur des terrains totalement anthropisés. Par ailleurs le site internet, http://sig.reseau-zones-humides.org , n'identifie pas de zone humide sur le site du projet.
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Marquette-lez-Lille n'est couverte par aucun Plan de Prévention du Risque Naturel prescrit ou approuvé. L'établissement classé SEVESO le plus proche faisant l'objet d'un PPRT est l'usine chimique de Loos à environ 7 km à vol d'oiseau au Sud-Ouest. Le site d'étude n'est pas localisé dans le périmètre de protection.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site des Grands Moulins de Paris est un ancien site industriel construit en 1921 dont les activités ont cessés en 1989. Le site est répertorié dans l'inventaire BASOL (site n°59.0007) des sites pollués en raison du déversement de PCB (environ 900 kg sur 1800 m ²), suite à un acte de vandalisme sur des anciens postes transformateurs . Une étude de pollution sur l'ensemble du site d'étude sera réalisée par le bureau d'étude Tauw.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La nappe des calcaires du carbonifère est répertoriée en Zone de Répartition des Eaux (ZRE) depuis janvier 2004 en raison de sa surexploitation. La commune de Marquette-lez-Lille est incluse dans le périmètre de la ZRE.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site d'étude n'est concerné par aucun périmètre de protection de captage en eau potable (AEP).
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet se situe à environ 20 km au Nord à vol d'oiseau du site Natura 2000 français des cinq tailles à Thumeries (FR3112002). Il s'agit d'une Zone Spéciale de Conservation pour les oiseaux. A noter également la présence à environ 10 km à vol d'oiseau à l'Est des sites Natura 2000 belges, de la vallée de la Lys (BE32001).
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet n'engendrera pas de prélèvement d'eau directement dans la nappe. Il sera raccordé au réseau public de distribution d'eau potable. Toutefois à l'échelle régionale les nappes de la craie et des calcaires du carbonifère sont exploitées pour l'eau potable. En première approche, il est estimé une consommation d'environ 153 m ³ /jour.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A ce stade du projet, les ressources nécessaires en matériaux ne sont pas connues. Toutefois les constructions comme les aménagements futurs respecteront globalement les niveaux des terrains actuels et s'inscriront dans le relief existant. Une stratégie de gestion globale des déblais remblais sur l'ensemble du site sera instaurée. Le projet générera des matériaux de déconstruction qui seront valorisés dans la mesure du possible.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A ce stade du projet, les ressources nécessaires en matériaux de construction ne sont pas connues. Toutefois les constructions comme les aménagements futurs respecteront globalement les niveaux des terrains actuels et s'inscriront dans le relief existant. Une stratégie de gestion globale des déblais remblais sur l'ensemble du site sera instaurée.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Dans le cadre du projet "Grand Rhodia", des relevés faune/flore ont déjà été réalisés sur le site d'étude à l'automne 2012, et l'hiver 2013. Aucun enjeu spécifique n'avait été relevé sur le site. Le bureau d'études Alfa environnement a été missionné pour la réalisation de nouveaux relevés en avril et mai 2017 pour compléter le cycle des inventaires. Il en ressort la présence d'habitats "naturels" banals avec les berges du canal artificielles, l'absence d'espèce végétale protégée ou d'intérêt patrimonial. 15 espèces d'oiseaux recensées avec un territoire plus large que la seule zone d'étude, toutes communes dans la région néanmoins, 10 espèces sont réglementairement protégées.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site d'étude ne présente aucun lien avec les sites Natura 2000 les plus proches que ce soit végétal, hydraulique ou fonctionnel. Ainsi le projet ne présente aucune incidence sur les espèces d'intérêt communautaire et n'est donc pas susceptible de porter atteinte aux objectifs de conservation du réseau Natura 2000.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il s'agit d'un projet de requalification d'une friche industrielle. Par son emplacement et la densité de son programme, il permet de limiter l'étalement urbain en redensifiant le centre-ville.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	7 établissements classés ICPE sont recensés sur la commune de Marquette-lez-Lille, aucun n'est classé SEVESO. L'établissement SEVESO le plus proche faisant l'objet d'un PPRT est l'usine de produits chimiques de Loos à environ 7 km à vol d'oiseau au Sud-Ouest. Comme toutes les communes traversées par des infrastructures de transport importantes, Marquette-lez-Lille est soumise au risque de transport de matières dangereuses
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet est concerné par les contraintes physiques de sol suivantes: - Sensibilité très faible pour l'aléa remontée de nappe ; - Sensibilité faible pour l'aléa retrait/gonflement des argiles ; - Zone de sismicité faible (zone 2).
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dans le cadre du projet LINO, une étude de trafic est actuellement en cours par la MEL dans le secteur, sur la base de comptages récents et de modélisations. Elle prendra en compte les programmes et le phasage des différentes opérations dans le secteur.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	En dehors de la phase chantier, les principales sources de nuisances sonores créées par le projet sont liées au trafic routier des usagers. Le site d'étude n'est situé dans aucune bande de nuisance des infrastructures de transport terrestre répertoriés à proximité. Dans le cadre d'une projet "Grand Rhodia" une étude a été réalisée en 2012, celle-ci identifie le site d'étude en zone d'ambiance sonore modérée sauf au bord des axes routiers très passant.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les nuisances olfactives générées par le projet seront limitées, et principalement dues à la circulation automobile (combustion des carburants).</p> <p>Les activités attendues sur le site du projet ne devraient pas générer ce type de nuisances</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Seuls certains travaux en phase chantier sont susceptibles de créer ce type de nuisance.</p> <p>Les camions qui empruntent les routes proches du site du projet pour desservir les entreprises du secteur (Holcim, Boone Cibié...) sont susceptibles de provoquer ce type de nuisances.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>En l'état actuel du projet, le type d'éclairage qui sera mis sur le site d'étude n'est pas défini.</p> <p>Le site d'étude est concerné par l'éclairage public existant dans le secteur.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Les rejets dans l'air générés par le projet seront limités, et principalement dus à la circulation automobile (combustion des carburants).</p> <p>Les activités attendues sur le site du projet ne devraient pas générer ce type de rejet.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les activités (PME, PMI, commerce, tertiaire...) attendues sur le site du projet ne devraient pas générer ce type de rejet.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Les eaux usées seront rejetées au réseau d'assainissement public existant dans le secteur avec pour exutoire la station d'épuration Ovilléo de Marquette-lez-Lille.</p> <p>En première approche, 123 m3 d'eaux usées par jour seront rejetées par le projet.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Les déchets générés par l'opération sont d'une part ceux du chantier de démolition et de réalisation qui feront l'objet d'un tri et d'un traitement vers les filières de recyclages appropriées, et d'autre part les déchets liés aux différentes activités et aux logements.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Par un arrêté du 30 mai 2001 la totalité des bâtiments des Grands Moulins de Paris, y compris les bâtiments d'entrée et la grille de clôture ont été inscrits sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. L'ambition du projet est de valoriser le monument historique actuellement dégradé par des actes de vandalisme et des incendies, comme point central du projet. A ce titre le projet se fera en concertation avec la DRAC et ABF.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il s'agit d'une friche industrielle dont les activités ont cessés en 1989.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Le projet de liaison Intercommunale Nord Ouest de Lille (Lino Nord)consiste en la création d'une liaison routière et pour modes doux, utilisant pour partie des voies existantes qui seront réaménagées, et des tronçons de voies à créer. La Tranche fonctionnelle 1 de la LINO Nord (rue Gustave Scrive à La Madeleine) 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. L'infrastructure est aujourd'hui réalisée.

L'évaluation environnementale des tranches fonctionnelles suivantes n'a pas été réalisée à ce jour.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Voir note explicative en annexe

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Note explicative

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

Marquain

le,

22 mai 2014.

Signature



Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus

Opération de réhabilitation des Grands Moulins de Paris Marquette-lez-Lille



Demande d'instruction au cas par cas

Annexes

Annexe 1 - Vue aérienne au 1/25 000

Source fond de plan: infoterre.brgm.fr




 Site du projet

Annexe 2 - Reportage photographique

Source fond de plan: Dossier de demande d'agrément – décembre 2014



 Site du projet

Reportage potographique- Environnement lointain


Source: Dossier de demande d'agrément – décembre 2014



Reportage photographique

Source fond de plan: <http://infoterre.brgm.fr>



 Site du projet



Vue n°1
Source: MAGEO



Vue n°2
Source: MAGEO



Vue n°3
Source: MAGEO



Vue n°4
Source: MAGEO



Vue n°5
Source: MAGEO



Vue n°6
Source: MAGEO



Vue n°7
Source: MAGEO



Vue n°8
Source: MAGEO



Vue n°9
Source: MAGEO



Vue n°10
Source: MAGEO



Vue n°11
Source: MAGEO



Vue n°12
Source: MAGEO



Vue n°13
Source: MAGEO



Vue n°14
Source: MAGEO



Vue n°15
Source: MAGEO



Vue n°16
Source: MAGEO



Vue n°17
Source: MAGEO



Vue n°18
Source: MAGEO



Vue n°19
Source: MAGEO



Vue n°20
Source: MAGEO



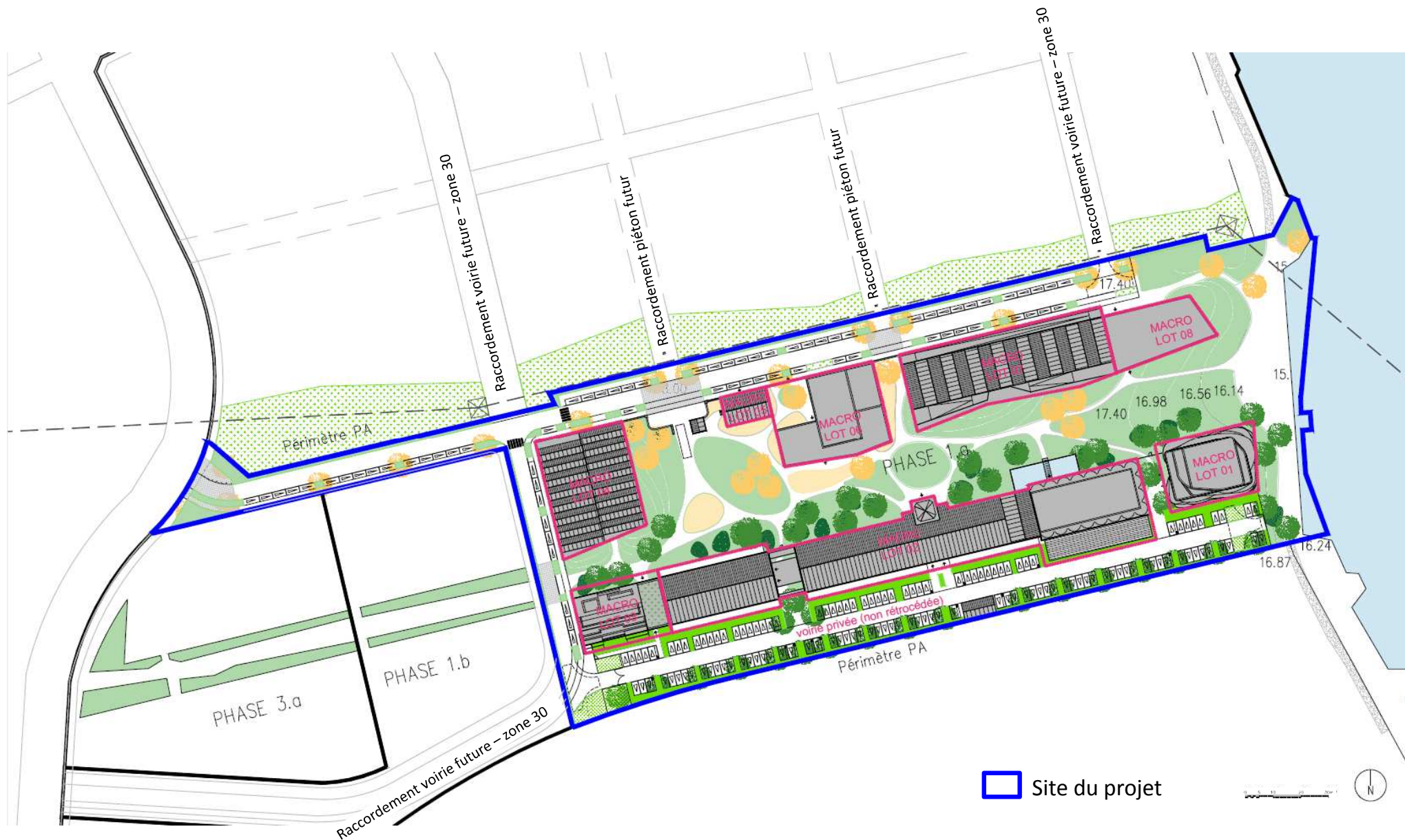
Vue n°21
Source: MAGEO



Vue n°22
Source: MAGEO

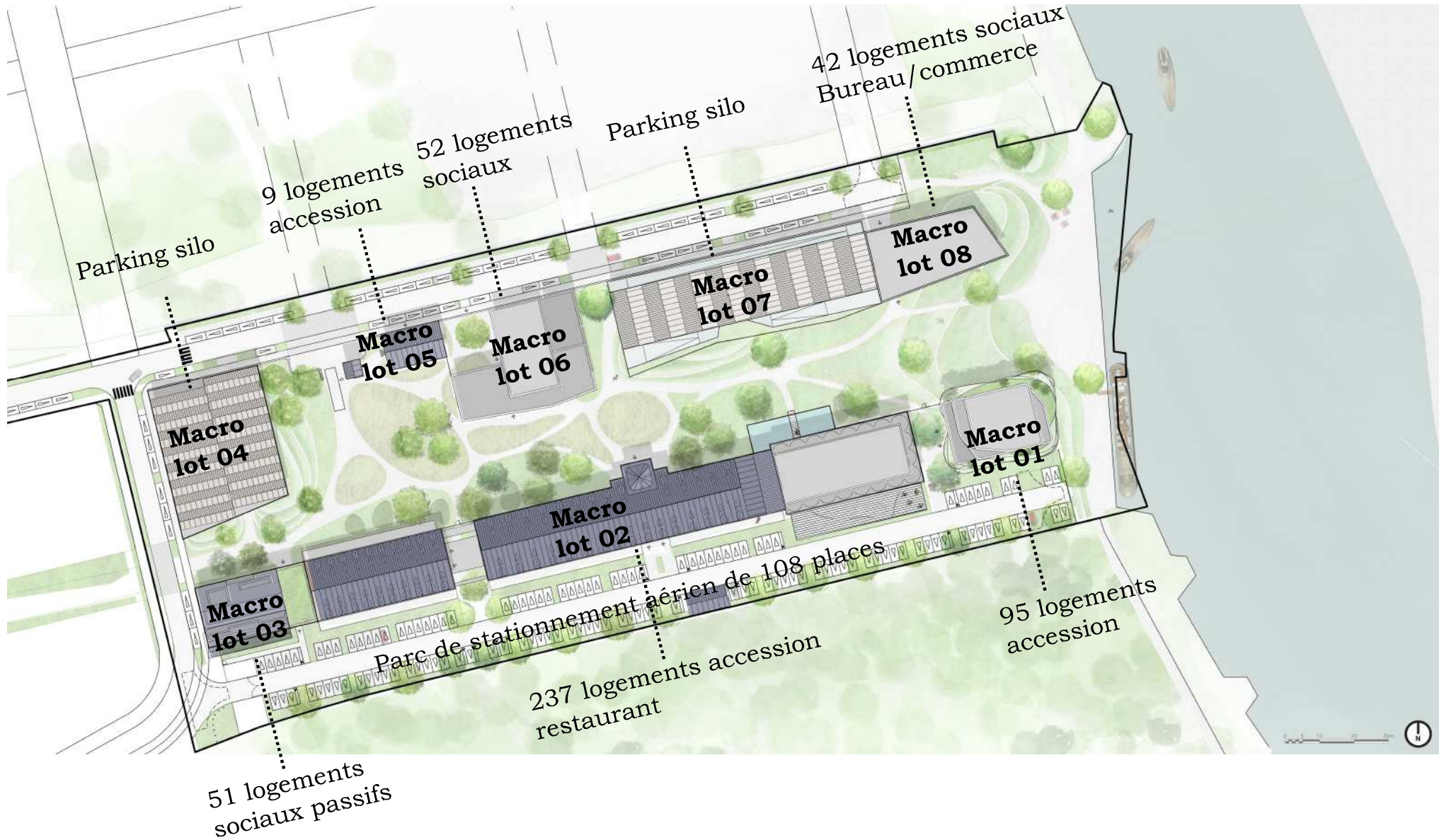
Annexe 3 - Plan masse du projet

A ce stade du projet, quelques évolutions sont encore possibles ; aussi les informations reprises sur ce plan sont données à titre indicatif.



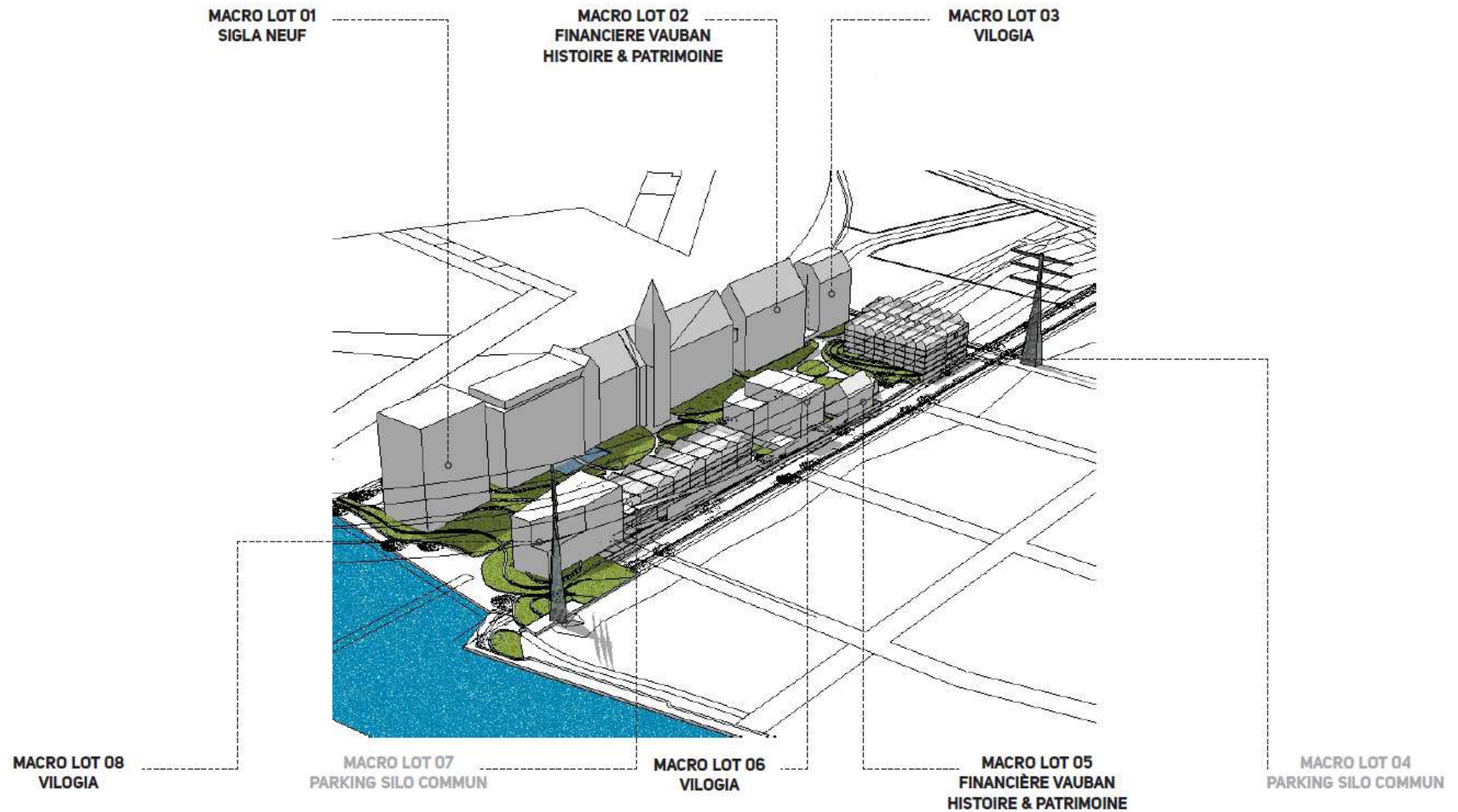
Annexe 3 - Plan masse du projet

A ce stade du projet, quelques évolutions sont encore possibles ; aussi les informations reprises sur ce plan sont données à titre indicatif.

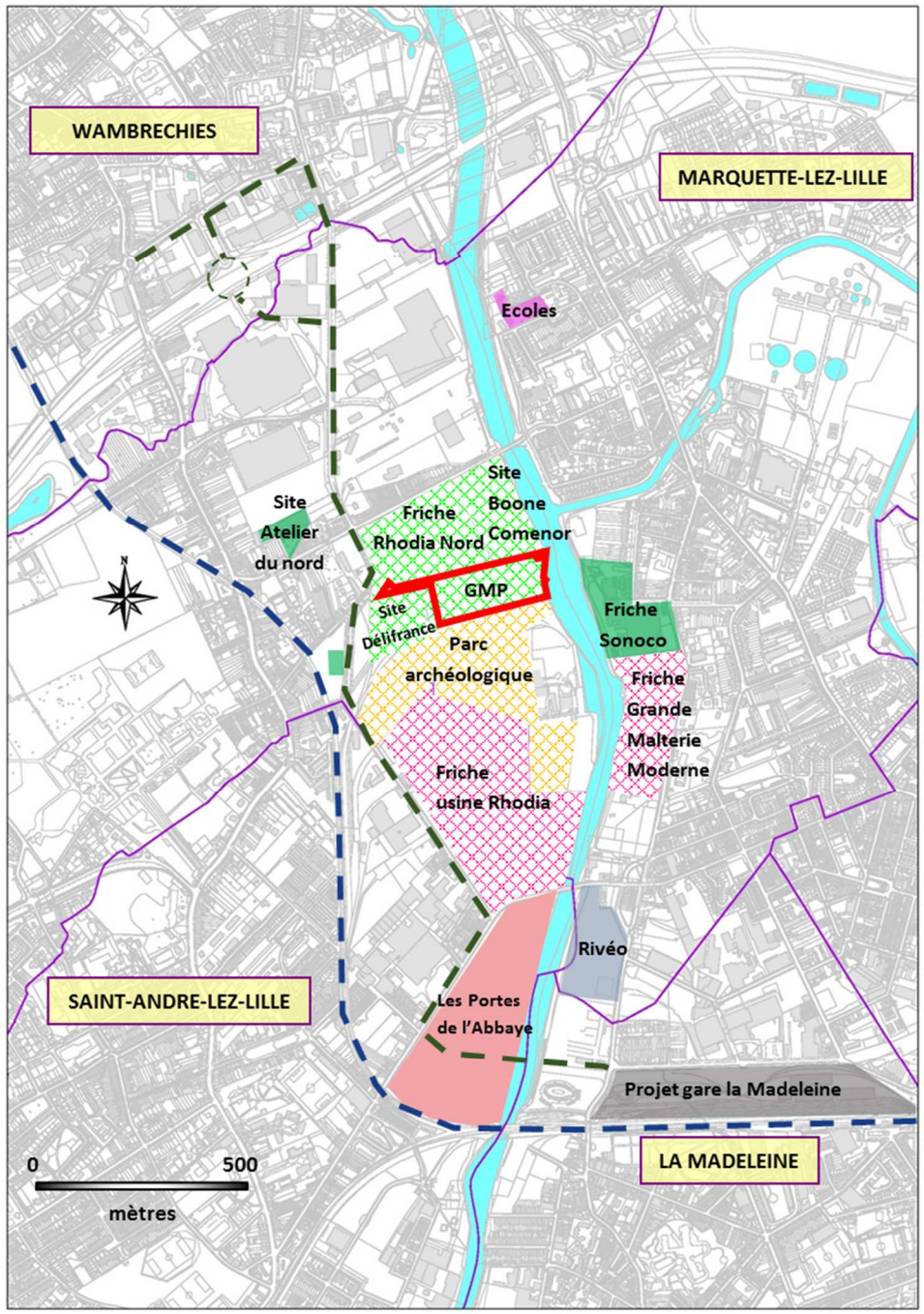


Annexe 4 - Programmation

A ce stade du projet, quelques évolutions sont encore possibles ; aussi les informations reprises sur ce plan sont données à titre indicatif.



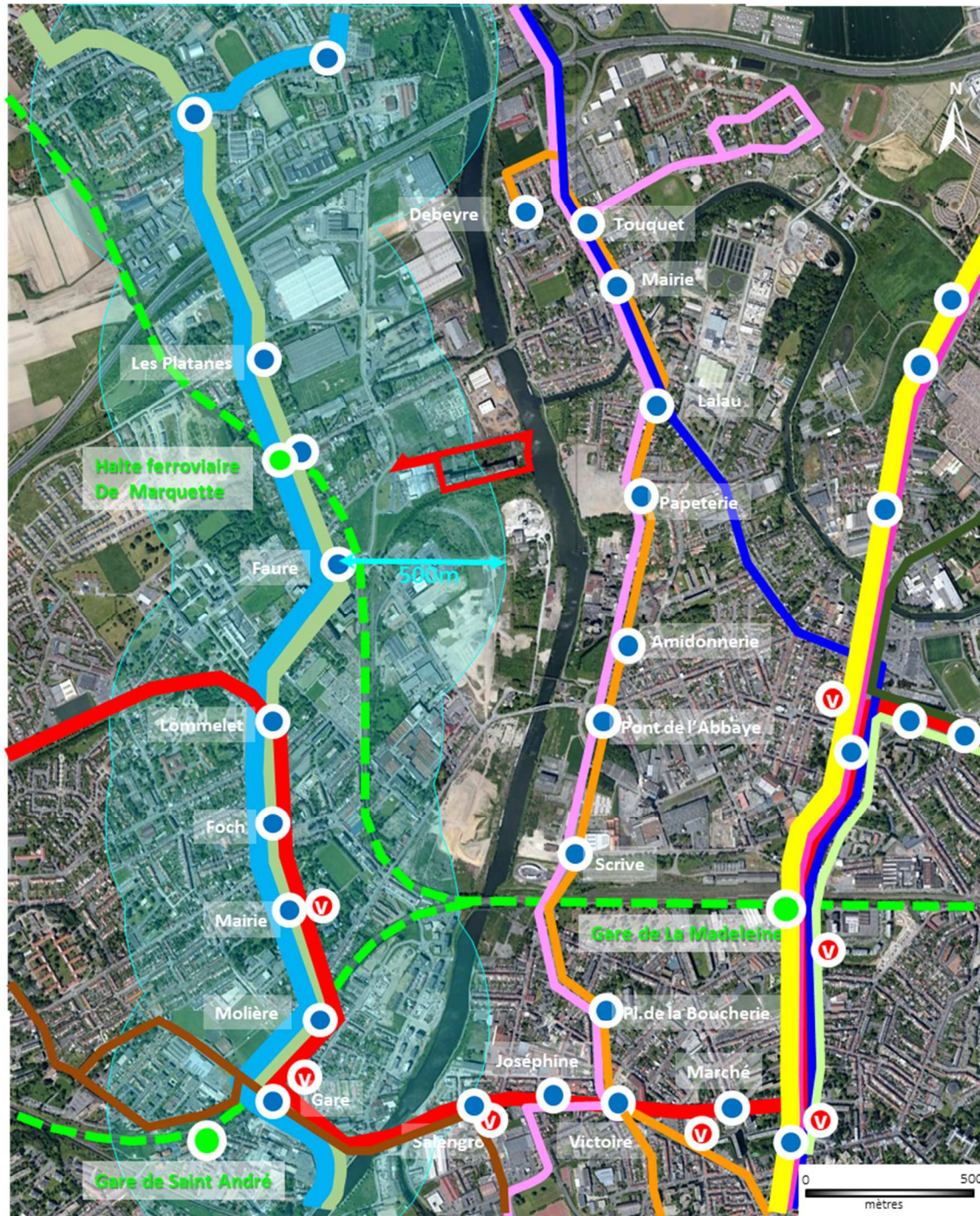
Annexe 6 – Les équipements de proximité




- - - Tracé du Tram-Train
- - - Tracé de la LINO
- Restructuration et extension d'écoles en cours
- Projet de logements en cours
- Projet mixte à dominante habitat en cours
- Projet mixte de bureaux, logements et complexe culturel en cours
- Projet gare la Madeleine
- Projet de Parc archéologique à définir
- Projet mixte à dominante habitat à définir OAP en cours**
- Projet à définir
- Site d'étude

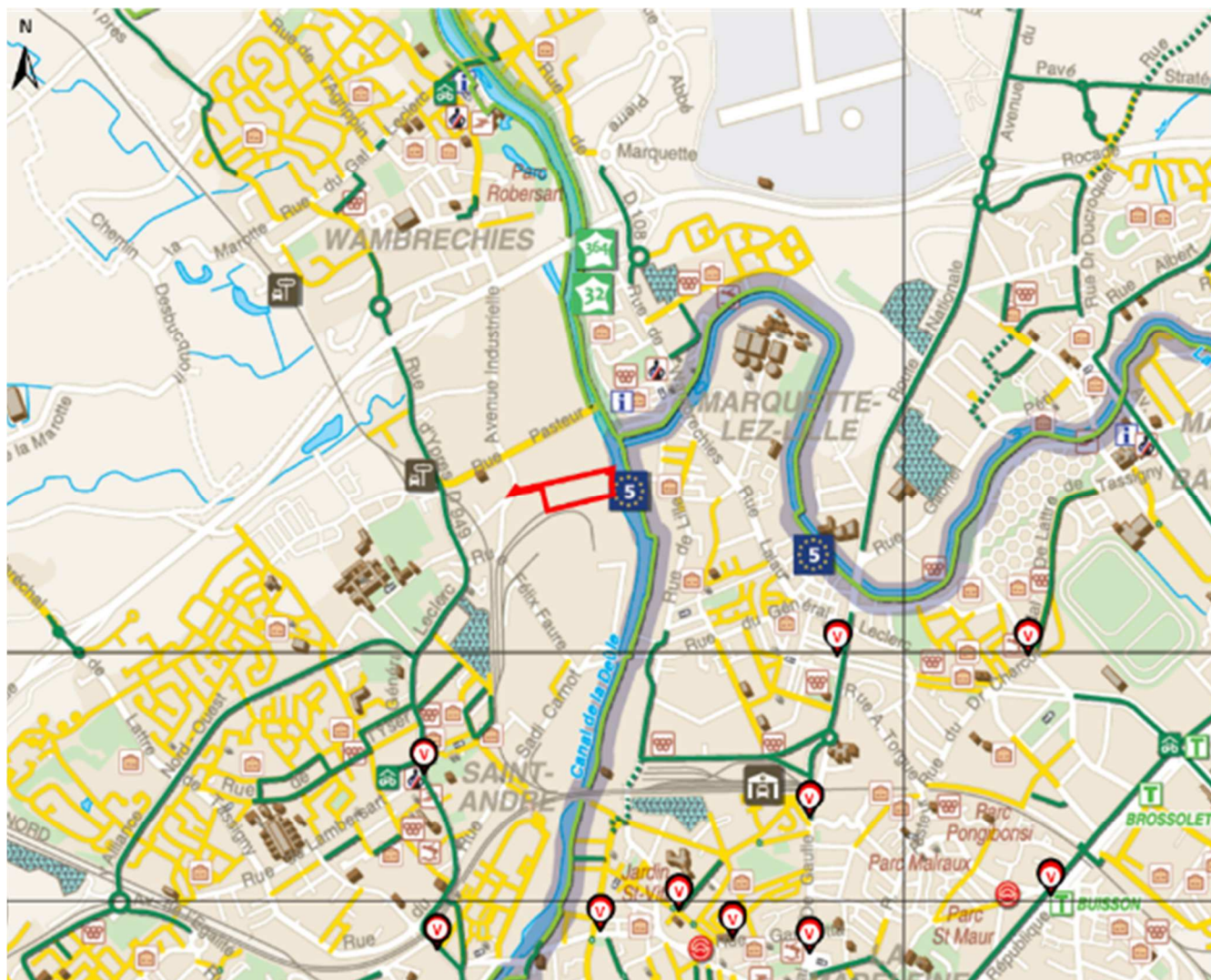


Annexe 7 – Les transports en commun



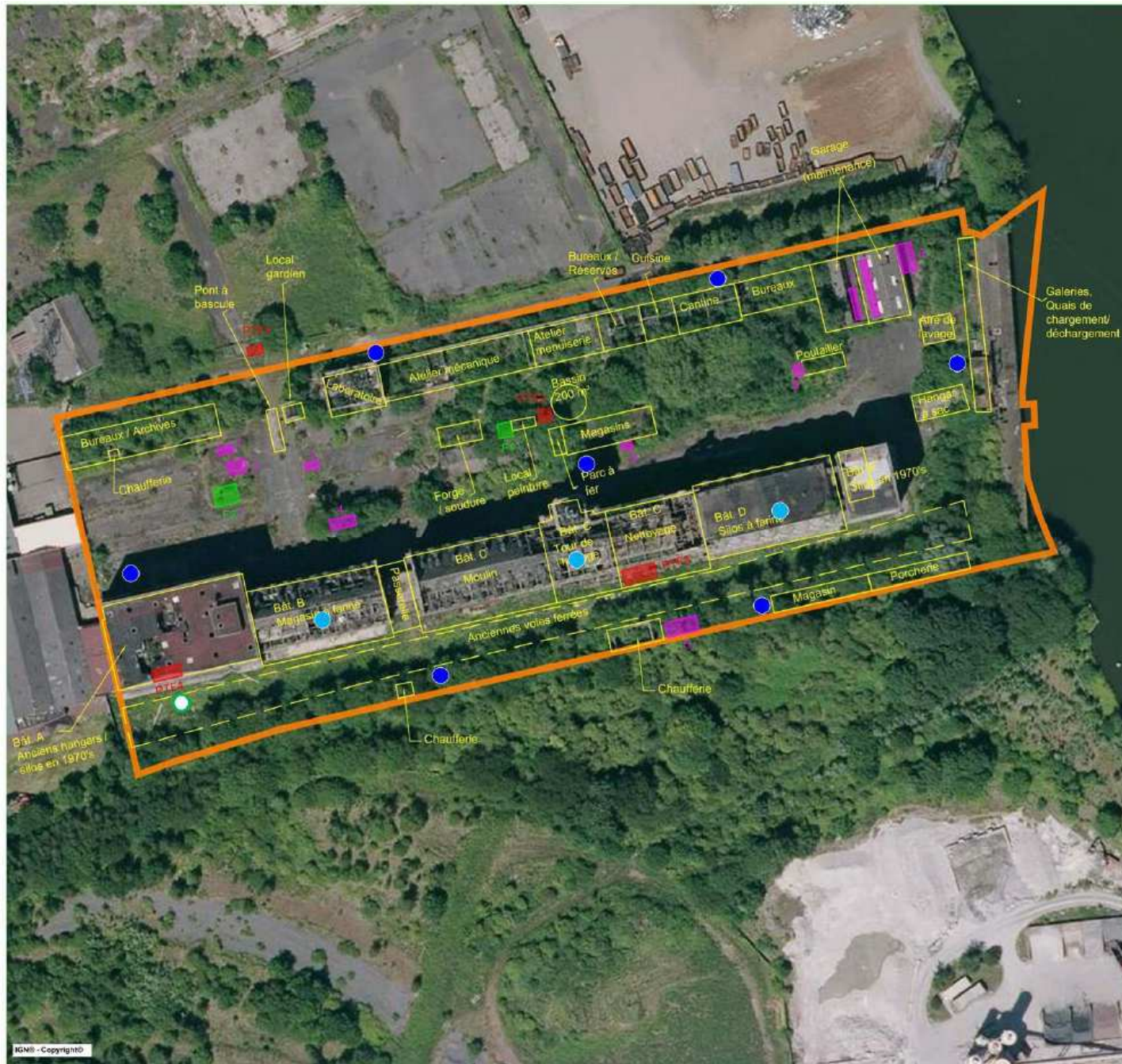
- Lianes**
- █ Liane 1 Wambrechies/Fâches
 - █ Liane 90 Comines/Wambrechies/Lille
 - █ Liane 91 Lille/Halluin
-  Disque de Valorisation des Axes de Transport (DIVAT)
Correspond à une accessibilité au transport concerné de moins de 10 mn à pied
- Lignes « Corolle »**
- █ Ligne Corolle Villeneuve d'Ascq/Ronchin/Lille
- Lignes « citadine »**
- █ Ligne 88 Comines/Lille
 - █ Ligne 14 Marquette Lez Lille/Lille/Wattignies
 - █ Ligne 56 Quesnoy/Lille
 - █ Ligne 86 Comines/Lille
 - █ Ligne 12 Haubourdin/Marcq en Baroeul
 - █ Ligne 50 Marcq en Baroeul/Verlinghem
- Arrêts de bus
- Ligne SNCF**
- - - Ligne SNCF
 - Gares
- V'Lille**
- V Station V'Lille
- Site d'étude**

Annexe 8 – Les modes doux



-  Stations V'Lille
-  Abris vélo sécurisé
-  Piste, bande ou couloir bus+vélos
-  Voie verte ou chemin cyclable
-  Rue à circulation apaisée
-  Itinéraire aménagé en sens unique
-  Double-sens cyclable
-  Itinéraire conseillé
-  Gare, arrêt de train
-  Station auto libre service
-  L'Eurovélo route (N°5) est un itinéraire européen de plus de 1000 km reliant l'Angleterre à l'Italie.
-  La véloroute de la Deûle et de la Lys (N°32) va de la frontière belge jusqu'à Lens.
-  La véloroute des Flandres (N°364) connecte le littoral à Lille
-  La véloroute du Paris-Roubaix (N°365) suit l'itinéraire de cette course mythique
-  site d'étude

Annexe 9 – Programme d’investigation prévisionnel sur les eaux souterraines et résiduaires- TAUW



- Contour du site
- Activités historiques
- Zones de stockage
 - 1 : Réservoir enterré 20 000 L (gasoil)
 - 2 : Réservoir enterré 1 000 L (gasoil)
 - 3 : Réservoir enterré 4 000 L (essence)
 - 4 : Réservoir enterré 2 000 L (essence)
 - 5 : Réservoir aérien 53 000 L (fuel lourd)
 - 6 : Réservoir aérien 40 000 L (fuel lourd)
 - 7 : Réservoir aérien 3 000 L (fuel oil domestique)
 - 8 : Réservoirs (aériens ?) x3 (usage non déterminé)
 - 9 : Fosses de collecte x2 (maintenance)
 - 10 : Stockage de chlore (récipients inférieurs à 60 kg)
- Postes de transformation
 - PTF1 : Transformateur entrée usine (x1)
 - PTF2 : Transformateur proximité bassin (x1)
 - PTF3 : Transformateur en sous-sol (x1)
 - Transformateur en rez-de-chaussée (x4) vandalisés en 1993
 - PTF4 : Transformateur en sous-sol (x1) vandalisé en 1993
- Forages industriels
 - F1 : Forage N°1
 - F2 : Forage N°2

Programme d’investigations prévisionnel :

- Piézomètre (profondeur 15-25 m)
- Point de prélèvement d’eau résiduaire

* Photographie aérienne de 2015

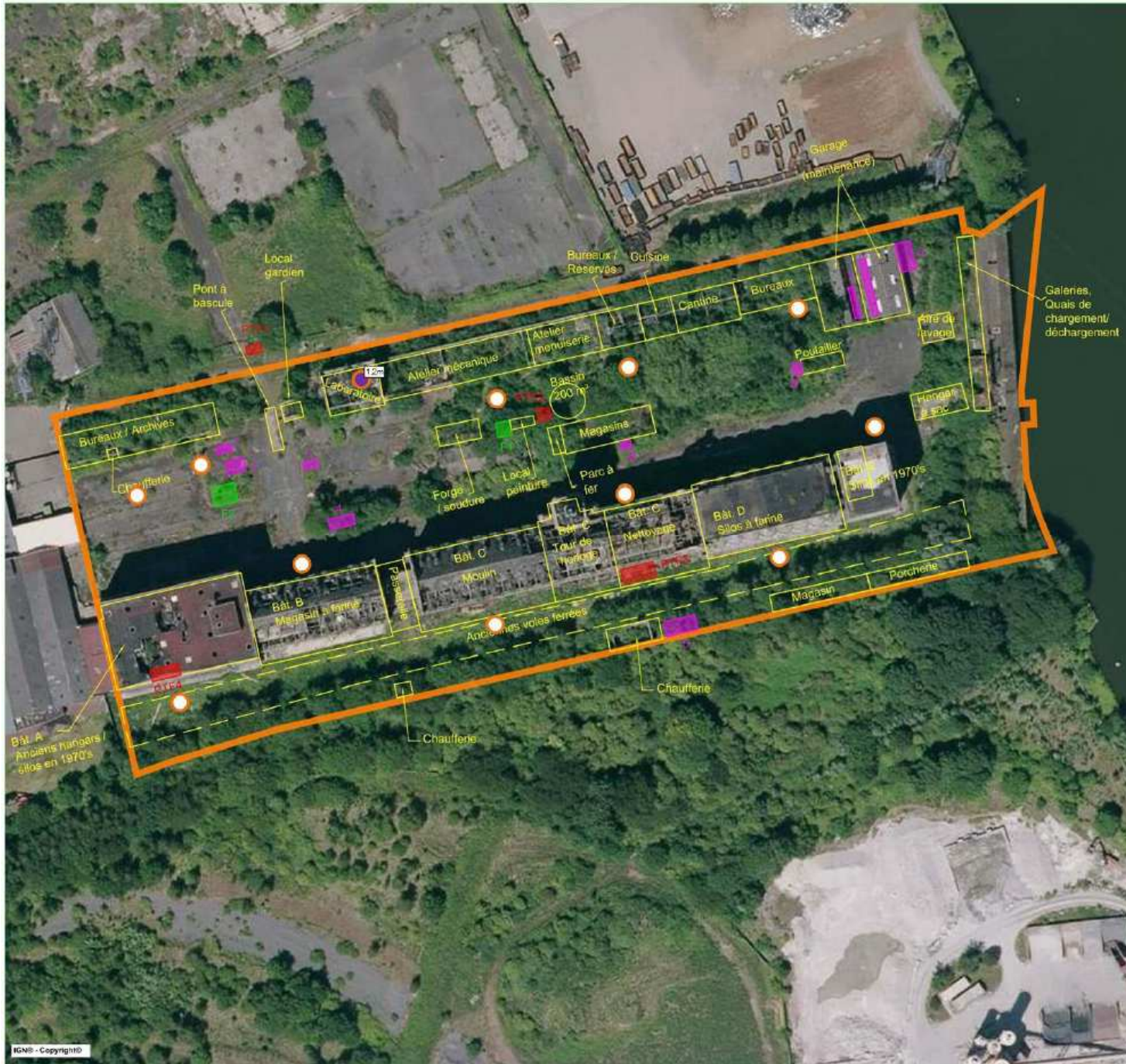


Clien	Financière Vauban	Echelle	1/1100	Statut	V01
Projet	Les Grands Moulins de Paris	Format	A3	N. du projet	1251430
Objet	89520 Marquette Loz Lille	Date	25/08/2018	N. du dessin	7
Programme d’investigations prévisionnel		Approuvé	SB	Accusé	



ZI DORIGNES Bâtiment Eurika
100 rue Bruny 99500 COURMAYEUR
03.27.06.81.81
03.27.06.81.82

Annexe 9 – Programme d’investigation prévisionnel sur les gaz de sols - TAUW



Contour du site

Activités historiques

Zones de stockage

- 1 : Réservoir enterré 20 000 L (gasoil)
- 2 : Réservoir enterré 1 000 L (gasoil)
- Réservoir enterré 4 000 L (essence)
- 3 : Réservoir enterré 2 000 L (essence)
- 4 : Réservoir enterré double enveloppe 30 000 L (gasoil)
- 5 : Réservoir aérien 53 000 L (fuel lourd)
- Réservoir aérien 40 000 L (fuel lourd)
- Réservoir aérien 3 000 L (fuel oil domestique)
- 6 : Réservoirs (aériens ?) x3 (usage non déterminé)
- 7 : Fosses de collecte x2 (maintenance)
- 8 : Stockage de chlore (récipients inférieurs à 60 kg)

Postes de transformation

- PTF1 : Transformateur entrée usine (x1)
 PTF2 : Transformateur proximité bassin (x1)
 PTF3 : Transformateur en sous-sol (x1)
 Transformateur en rez-de-chaussée (x4)
 vandalisés en 1993
 PTF4 : Transformateur en sous-sol (x1)
 vandalisé en 1993

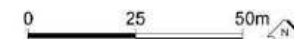
Forages industriels

- F1 : Forage N°1
 F2 : Forage N°2

Programme d’investigations prévisionnel :

○ Piézair (profondeur 1,2 m)

* Photographie aérienne de 2015

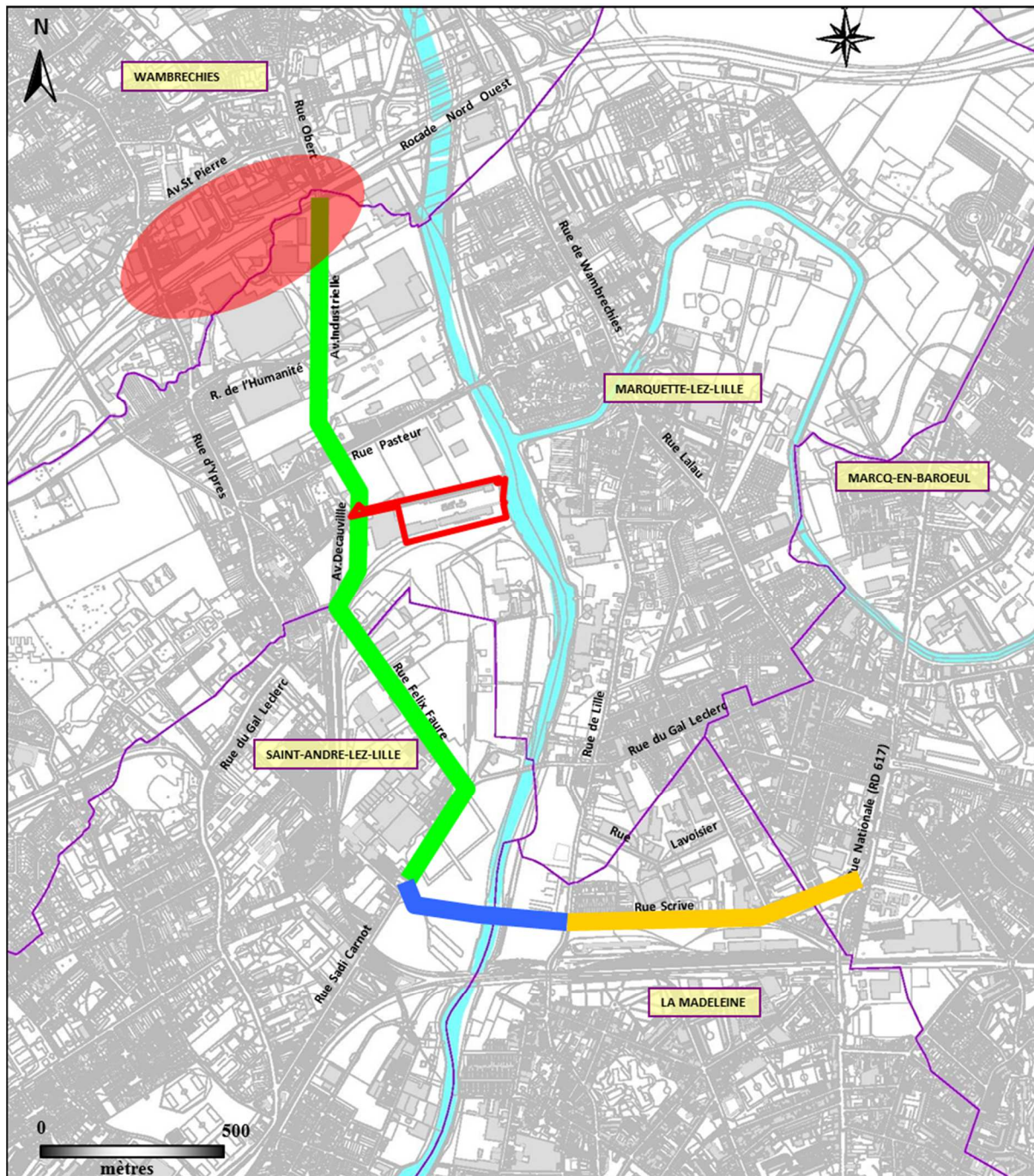


Cliant	Echelle	Statut
Financière Vauban	1/1100	V01
Projet	Format	N. du projet
Les Grands Moulins de Paris 69620 Marquette Loz Lille	A3	1251430
Objet	Date	N. du dessin
Programme d’investigations prévisionnel	21/06/2015	7
	Auteur : SBI	
	Approuvé :	



ZI DORIGNES Bâtiment Eurka
 150 rue Brany 59600 DOUAI
 03.27.98.81.81
 03.27.98.81.82

Annexe 10 – Le tracé de la LINO



- Limites communales
- Tranche 1 - terminée
- Tranche 2
- Tranche 3
- Tranche 4
- Site d'étude

Réhabilitation du site des Grands Moulins de Paris

Demande d'instruction au cas par cas

Notice explicative

La présente note est jointe à la demande d'examen au cas par cas afin de présenter et de justifier le programme de réhabilitation du site des Grands Moulins de Paris, d'estimer la vulnérabilité du milieu dans lequel il s'insère, et de montrer les moyens mis en œuvre par le maître d'ouvrage pour réduire les impacts négatifs pressentis.

I. CONTEXTE :

Axe historique de développement économique, la Deûle a attiré à partir du XIX^{ème} siècle de nombreuses activités industrielles textiles, chimiques et alimentaires, dont la plupart ont aujourd'hui cessé leurs activités.

La libération de ces emprises industrielles a laissé disponible peu à peu un foncier important, dont les enjeux de renouvellement sont particulièrement forts au regard de leur situation: au cœur de la métropole, entre le canal aujourd'hui convoité pour son potentiel paysager, de loisirs et de mobilités, et les centre villes pourvus de nombreux équipements et aménités.

La Métropole Européenne de Lille (MEL) a ainsi identifié, au début des années 2000, un vaste secteur (60 ha), situé à cheval sur les villes de Saint-André, et Marquette-lez-Lille, et composé d'une partie des terrains de l'ancienne usine sidérurgique Rhodia, du site de l'ancienne abbaye Jeanne de Flandres, du bâtiment emblématique des Grands Moulins de Paris ...

Des terrains porteurs de nombreuses contraintes techniques, environnementales (pollutions des sols), réglementaires (patrimoine historique), mais également de richesses patrimoniales, et d'enjeux majeurs pour la collectivité.

Des études pré opérationnelle ont été menées par la MEL en partenariat avec les villes de Marquette-lez-Lille et de Saint-André, qui ont aboutis en 2013 à la création de la ZAC « Jeanne de Flandres » portant de grands enjeux en matière de requalification urbaine, de redynamisation de l'activité économique et de l'emploi, du développement de programme de logements, d'aménagements d'espaces verts et de ses berges et du renforcement de l'intermodalité dans ce secteur.

Cette ZAC qui n'a pas été approuvée (et qui devrait être annulé en juin 2017), a fait l'objet d'une étude d'impact pour laquelle un avis de de l'autorité environnementale a été rendu en date du 05 novembre 2013.

En parallèle une société privée a acquis le site des Grands Moulins de Paris d'une surface d'environ 3 hectares afin d'engager des études de reconversion du site. Cette ancienne minoterie (usine de transformation de grains de blé en farine) exploitée à partir de 1928, fût le premier grand établissement industriel à implanter une filiale dans le Nord et à s'implanter à Marquette. L'architecte Vuagnaux est à l'origine de ces bâtiments de style néo-flamand extrêmement modernes pour l'époque.

Le déclin de l'industrie, les réorganisations internes des usines conduiront à la fermeture de cette usine en 1989. Par la suite, un arrêté préfectoral du 30 mai 2001 a inscrit sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, la totalité des bâtiments des Grands Moulins de Paris, y compris les bâtiments d'entrée et la grille de clôture.

Les études de reconversions menées actuellement par la société Financière Vauban ont permis de montrer la faisabilité d'une opération à dominante logements sur le site, cohérente avec les ambitions de la MEL et de la ville de Marquette-lez-Lille, en termes de mixité programmatique, sociale et typologique, de densité et de qualité urbaine.

En l'état actuel de l'avancement des études, le projet développerait un programme d'environ 31 598 m² de SDP sur une emprise de 33 805m².

Dans le cadre des précédentes études urbaines menées pour le projet « Grand Rhodia », plusieurs diagnostics de l'état initial ont été menés dans un périmètre comprenant le site des Grands Moulins de Paris.

Le tableau ci-dessous reprend la liste des diagnostics déjà réalisés dans un périmètre élargi ou en cours de réalisation sur le site du projet.

Etudes réalisées	Périmètre	Date	Auteur
Diagnostic Faune/Flore	Elargi	Janvier 2013	Alfa Environnement
Complément au diagnostic Faune/Flore	Projet	En cours	Alfa Environnement
Diagnostic acoustique_état initial	Elargi	Décembre 2012	Kietudes
Diagnostic pollution de l'air_état initial	Elargi	Novembre 2012	Kietudes
Synthèse du diagnostic pollution des sols	Elargi	Novembre 2012	Kietudes
Diagnostic pollution	Projet	En cours	Tauw
Etudes géotechniques	Projet	En cours	

II. LE PARTI PRIS D'AMENAGEMENT :

Le terrain du projet est actuellement occupé par des anciens bâtiments à usage industriel délimité par :

- Au Nord, l'avenue des Grands Moulins de Paris (voie privée terminée en impasse) ;
- A l'Est, le canal de la Deûle et son quai ;
- A l'Ouest, l'ancien site industriel Délifrance qui n'est plus en activité,
- Au Sud, les anciennes propriétés de Rhodia et les vestiges de l'Abbaye cistercienne fondée par Jeanne de Flandres au XIII^{ème} siècle.

Les enjeux identifiés sont les suivants :

- Valoriser le monument historique, comme point central du projet ;
- Profiter de la forte attractivité du site par rapport à la Deûle pour en faire un lieu remarquable et exceptionnel ;
- Planter un projet urbain avec une identité forte ;
- Connecter le site au tissu urbain existant, et aux programmes immobiliers voisins (SONOCO, les Portes de l'abbaye...), au futur parc archéologique et aux berges aménagées de la Deûle ;

Les études ne font donc que commencer, et les détails du projet ne sont pas connus à ce jour, toutefois les objectifs qui en découlent sont les suivants ;

- Créer un espace public central autour duquel les bâtiments se structurent ;
- Redonner de la place au végétal dans cet espace jusqu'alors très minéral ;
- Poursuivre la dynamique de reconquête engagée sur le quartier et disposer d'une offre complémentaire en logements et services ;

- Développer différentes typologies de logements permettant de compléter et diversifier l'offre de logements aux habitants.

En l'état actuel du projet, les 31 598 m² environ de programmation sont répartis de la manière suivante, avec une mixité fonctionnelle qui s'exprime selon deux dispositifs complémentaires: une mixité horizontale, avec différents programmes qui cohabitent autour d'un espace rapproché, et une mixité verticale avec des activités en rez-de-chaussée de certains bâtiments:

- logements: 28 378 m² de SDP, soit 485 logements environ dont 145 en logements locatif social. Ils sont répartis en 245 logements dans les bâtiments réhabilités et 240 logements dans les nouvelles constructions.
- commerces/services: 3220 m² de SDP en rez-de-chaussée des bâtiments, à l'exception d'un restaurant en toiture terrasse.

Pour répondre aux besoins du projet, la réalisation de 616 places de stationnement sont prévues. Elles sont réparties en deux parkings silo R+5 et R+4 pour 498 places, une poche de 10 places de stationnements en rdc d'un bâtiment, ainsi qu'un parc de stationnement aérien de 108 places.

Un des enjeux principaux du projet est de remettre en valeur les bâtiments inscrits au titre des monuments historique. Toutefois en raison de leur intérêt architectural limité et/ou leur état de vétusté avancé, le projet prévoit la démolition de certains bâtiments du site. Il s'agit des 2 silos ajoutés dans les années 1960 aux extrémités du bâtiment principal, d'un bâtiment à usage de garage et d'un bâtiment à usage administratif.

Le programme prendra donc place à la fois dans des bâtiments réhabilités et dans des bâtiments neufs.

1. Les aménagements validés

Le projet consiste en la réalisation d'un nouveau quartier qui s'ouvre vers le canal tout en faisant lien avec la ville, et qui répond à l'ambition des collectivités en termes d'intensité urbaine.

Cette ambition se traduit à la fois par la coexistence, au sein du quartier, de plusieurs fonctions urbaines : logements, commerces, services, terrains affectés aux loisirs ; par une ambition de densité adaptée au contexte et par un travail précis sur les offres de logements.

Le projet prévoit donc l'aménagement d'un nouveau quartier en bordure de la Deûle tourné vers un îlot central qui reposera sur 4 séquences urbaines. En cheminant de l'entrée à l'Ouest vers la Deûle à l'Est, on retrouve :

- A l'Ouest, une place d'entrée avec un revêtement minéral sobre et de qualité accompagnée de bouquet d'arbres afin de mettre en scène la façade du bâtiment ;
- Dans la partie centrale Nord, une esplanade qui permet une circulation piétonne et vélo libre rythmée par des zones de détente et des aires de jeux. Les forment libres des aménagements tranches avec l'orthogonalité des bâtiments ;
- Dans la partie centrale Sud, une promenade dans le couvert des arbres avec mise en scène des vestiges industriels ;
- A l'Est, une descente progressive par paliers vers la Deûle qui se tournent pour faire face au Sud et permet une connexion avec le chemin de halage.

Sur ce site historiquement industriel, la réintroduction d'une végétation diversifiée et composée d'espèces locales, sur les espaces publics va permettre de créer des continuités paysagères locales mais aussi métropolitaines.

Du point de vue des aménités urbaines et de la qualité de vie dans le futur quartier, le projet repose sur la création d'espaces aux ambiances différenciées, permettant à chacun de profiter en fonction de ses besoins et attentes du moment, facilitant la lisibilité de l'usage des espaces communs, et leur appropriation par les habitants et les riverains. On trouve ainsi :

- Des espaces de circulation et de rencontre ;
- Une esplanade largement ouverte sur le canal, lieu de rencontre et de vie ;
- Des aménagements de bord de canal pour faire du site une halte naturelle et singulière en continuité des promenades le long des berges.
- L'implantation de commerces de pieds d'immeuble, de locaux à vocation associative, de cafés, de services ... pour profiter de l'opportunité de créer des lieux de rencontre
- La réalisation d'espaces verts pour conjuguer espaces de détente et de quiétude avec lieux d'activités.

Dans la partie centrale, le projet prévoit une promenade sous le couvert des arbres ainsi qu'une esplanade qui seront accompagnés d'aménagements aux multiples ambiances paysagères. Ces bandes d'espaces verts sont traitées de manière à garantir l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduites mais également des cyclistes.

Par ailleurs, pour atteindre ses objectifs, le projet s'inscrit dans une relative simplicité des matériaux et de l'aménagement. Les végétaux en accompagnement des espaces publics et présents sur les 2 toitures végétales, seront sélectionnés parmi une gamme indigène adaptée à la région, ne nécessitant que très peu d'entretien et plantés en faible section pour une meilleure reprise et adaptation aux conditions de sol et climat. Les vivaces et arbustes seront eux aussi plantés dans des calibres peu importants pour des raisons d'adaptabilité et de bonne reprise.

En termes de maillage urbain et de lien au canal, le projet développe des continuités urbaines avec la ville existante. En effet, la trame viaire projetée est la prolongation du réseau actuel en poursuivant l'avenue des Grands Moulins de Paris qui se raccorde à l'avenue Decauville à l'Ouest : elle permet d'ouvrir la ville vers la Deûle en dégagant des perspectives vers la voie d'eau. Le projet s'installe donc parfaitement dans le tissu urbain existant, et met en scène les berges de la Deûle. L'agencement des bâtiments réhabilités et construits crée également des perméabilités vers les terrains situés au Nord et au Sud, où de futurs projets d'aménagement sont envisagés.

La voie de desserte à double sens et à circulation apaisée qui ceinture le site, à l'exception de la bordure Est en limite de la Deûle, permettra des liaisons vers les futurs projets voisins ; à savoir les aménagements des sites Délifrance à l'Ouest, le parc archéologique au Sud, et friche Rhodia au Nord.

Le plan d'épannelage prévoit des volumétries variées pour les nouveaux bâtiments, de R+4 à R+11. Les deux bâtiments en R+11, sont positionnés de chaque côté du monument historique des Grands moulins de Paris. Le premier, situé côté Deûle, est aligné avec les silos existants. Le second, situé côté Délifrance, reprend la silhouette du monument historique.

Afin d'offrir des vues directes sur le monument historique et de créer des perméabilités Nord-Sud, les nouveaux bâtiments implantés au Nord –Ouest ont des axes d'implantations Nord-Sud, en rupture avec l'axe fort Est-Ouest du site des Grands Moulins de Paris. Par ailleurs, le plan d'implantation de l'ensemble des bâtiments libère des espaces entre les différents bâtiments du projet, qui créent une trame alternant espace de plein et de vide, permettant également de créer des perméabilités d'axes Nord-Sud.

Dans un souci de conservation d'une vue dégagée vers la Deûle et le futur parc archéologique, les places de parkings situés le long de la voirie Sud seront décaissés afin de limiter les nuisances visuelles.

2. Les ambitions d'aménagement

En l'état actuel du projet, les points ci-dessous n'ont pas encore été validés et font encore l'objet d'échanges entre la Financière Vauban, la MEL, et la ville de Marquette-lez-Lille :

En matière d'efficacité énergétique, il est envisagé:

- Le recours à un bâtiment passif pour l'un des immeubles dédié aux logements sociaux ;
- La mise en valeur de l'éclairage extérieur : concilier sécurité, confort et performance énergétique.

En ce qui concerne la mobilité, il est envisagé :

- La réalisation de deux parkings silo permettra de favoriser la mobilité durable à travers la mise à disposition de services associés : comme un garage à vélos, un service d'auto-partage et de covoiturage.

Par ailleurs, il s'agit d'équipement mutable qui pourra évoluer en fonction des besoins identifiés pour les futurs projets d'aménagements du secteur.

En matière d'aménagement paysager, il est envisagé :

- La création d'une darse, pour amener l'eau au pied du bâtiment Sud face à la Deûle, est à l'étude afin d'augmenter la présence de l'eau au sein du projet ;

Il est à noter, qu'un projet de passerelle est également à l'étude en dehors du périmètre du projet actuel faisant l'objet de cette présente demande d'instruction au cas par cas. En effet, dans le cadre des réflexions actuellement menées sur la réhabilitation du site, il pourra être envisagé sur le site des Grands Moulins de Paris la création d'une passerelle au-dessus la Deûle pour connecter les deux rives et permettre une liaison entre les différentes opérations d'aménagement.

III. EVALUATION DU PROJET AU REGARD DE LA VULNERABILITE DU MILIEU:

1. Les espaces naturels :

Le site du projet ne se situe sur aucune zone à enjeu écologique (ZNIEFF, Natura 2000,...). La zone Natura 2000 française la plus proche est située à environ 20 km au Sud à vol d'oiseau. Il s'agit de la Zone de Protection Spéciale des cinq tailles à Thumeries (FR3112002).

A noter également à environ 10 km à l'Est à vol d'oiseau du site du projet, la présence du site Natura 2000 belges de « la vallée de la Lys » (BE32001).

Pour évaluer les impacts que pourrait avoir le projet sur ces sites Natura 2000, nous avons cherché à identifier les différents types de liens qui pouvaient exister entre eux et le site du projet. Ces liens peuvent être physiques (cours d'eau, trame végétale,...), ou fonctionnels (liés à la présence commune d'une espèce floristique ou faunistique particulière, et aux besoins de ces espèces pour se nourrir, de reproduire, de reposer,...). Ces liens peuvent également être en rapport avec les vents susceptibles, par exemple, de déplacer des poussières ou des pollutions.

Le site du projet ne présente aucun lien avec ces zones protégées, que ce soit végétal ou hydraulique.

En outre, elles sont suffisamment éloignées du projet pour limiter les risques de propagation ou de pollution et ne sont pas sous l'influence des vents dominants qui sont d'orientation Sud-Ouest.

Par conséquent, le projet aura une incidence réduite sur les sites Natura 2000 les plus proches.

Il est à noter également que le Schéma Régional de Cohérence Ecologique ne considère pas le site comme un corridor, cœur de nature ou même un espace naturel de relais de portée régionale. A l'exception du canal de la Deule qui est identifié comme un espace fluvial à renaturer, le site est éloigné d'au moins 2 km de tout élément terrestre de la TVB Régionale.

A une échelle locale, le site ne présente donc pas d'intérêt majeur pour les échanges écologiques.

2. La faune et la flore :

Le Bureau d'études Alfa Environnement a été chargé de réaliser un diagnostic faune/flore. Des inventaires de terrain réalisés en 2017 visent à compléter les investigations, réalisées à l'automne 2012 et l'hiver 2012-2013 sur un périmètre élargi, qui n'avaient relevé aucun enjeu spécifique sur le site.

Il ressort des relevés faune / flore d'avril 2017, la présence :

- Des habitats "naturels" banals avec les berges du canal artificielles
- de 65 espèces végétales recensées, dont aucune n'est protégée ou d'intérêt patrimonial.
- de 15 espèces d'oiseaux recensées avec un territoire plus large que la seule zone d'étude, toutes communes dans la région néanmoins, dont 10 espèces sont réglementairement protégées.

La principale zone d'intérêt écologique qui a été identifiée est donc constituée par les berges du canal qui présentent un important potentiel en termes d'échanges écologiques mais qui est extrêmement limité par la qualité même des berges.

La volonté du maître d'ouvrage est d'accompagner la mise en œuvre d'espaces de nature remarquables, sur ces terrains historiquement à usage industriel dont les enjeux sur la biodiversité sont actuellement limités. L'aménagement d'une promenade sous le couvert des arbres permettra de conserver de conserver une partie des arbres existants sur le site.

3. Eau et sous-sol :

Le site du projet est bordé dans sa partie Est par le canal de la Deûle qui est à sa confluence avec le canal de Roubaix.

Deux nappes souterraines, utilisées pour l'alimentation en eau potable du territoire métropolitain, sont répertoriées sous le site du projet. Il s'agit de la nappe de la craie de la vallée de la Deûle, et la nappe des Calcaires du carbonifère. Cette dernière est répertoriée en Zone de Répartition des Eaux (ZRE) depuis janvier 2004 en raison de sa surexploitation. La commune de Marquette-lez-Lille est incluse dans le périmètre de la ZRE.

Dans le secteur du projet, la nappe de la craie est protégée par d'épaisses formations imperméables (argiles).

D'après le BRGM, il existe une multitude de points de captages d'eau dans l'environnement du projet, deux sont localisés sur le site du projet même (n°BSS000AYLT et n° BSS000AYLS). Il s'agit de captages destinés à l'industrie, dont beaucoup ne sont plus exploités à ce jour.

Aucun d'eux ne bénéficie d'une zone de protection de captage d'eau destinée à la consommation humaine.

Le site d'étude prend place dans la zone alluvionnaire liée à la présence de la Deûle, ainsi les cartes géologiques du BRGM et les études de sols déjà réalisées dans le secteur font apparaître la présence successive : d'alluvions d'épaisseur variable, pouvant aller jusque plus de 20 m; de limons des plateaux qui recouvrent des sables d'Ostricourt ou de l'argile de Louvil. Ces formations reposent sur un socle de craie blanche du Sénonien.

Dans le cadre du projet, un bureau d'études sera missionné pour la réalisation d'une étude géotechnique. Celle-ci permettra d'affiner le contexte géologique et de déterminer les caractéristiques de perméabilité des sols rencontrés.

4. Patrimoine historique et culturel :

LES MONUMENTS HISTORIQUES

Par un arrêté du 30 mai 2001 la totalité des bâtiments des Grands Moulins de Paris, y compris les bâtiments d'entrée et la grille de clôture ont été inscrits sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

Le site d'étude est également situé dans le périmètre de protection de 500m lié à la présence des vestiges de l'Abbaye cistercienne fondée par Jeanne de Flandres au XIIIème siècle.

Dans le cadre du projet, des échanges ont déjà eu lieu avec les architectes des bâtiments de France (ABF) la direction régionale des affaires culturelles (DRAC) pour la réalisation d'un dossier de demande d'agrément, nécessaire pour bénéficier d'une défiscalisation pour la reconversion des monuments historiques. A ce stade aucune prescription n'a été formulée pour la réhabilitation du site.

De nouveaux échanges sont programmés avec ABF et la DRAC afin de présenter leur présenter le projet qui a été élaboré. Si nécessaire, le projet se conformera aux prescriptions qui seront formulées.

LES VESTIGES ARCHEOLOGIQUES

Le projet s'inscrit dans un territoire dont la situation privilégiée, au confluent de la Deûle et de la Marque, qui a très tôt attiré des populations.

En effet, les premières traces d'implantation à Marquette remontent à l'Age de Pierre, et les différentes campagnes de fouilles archéologiques menées depuis plusieurs années ont révélé la présence de peuplements pendant les périodes allant du Néolithique au Bas Moyen-âge : l'abbaye cistercienne localisé au Sud du projet, créée par la comtesse Jeanne de Flandres au XIIIème siècle, est considérée comme l'une des plus grandes de France.

Le terrain du projet se trouve dans un secteur de saisine systématique. A ce titre, la DRAC sera consultée pour la réalisation d'un diagnostic archéologique.

5. Accessibilité:

▪ Accessibilité routière

Le site du projet prend place à proximité de plusieurs voies structurantes de l'agglomération lilloise:

- La Rocade Nord Ouest (RNO), qui relie 2 autoroutes, accueille à la fois un trafic de transit et un trafic intracommunautaire ;
- La RD 617, voie historique qui relie Lille à l'extrême nord du territoire métropolitain, et qui peine à concilier le trafic routier avec sa vocation d'artère commerciale.
- La RD 949, et la RD 108, qui ont toutes des connexions avec la rocade Nord Ouest, drainent également un trafic important.

Ces voies bordées d'habitations et/ou de commerces sont pourtant mal adaptées à la circulation intense, notamment de poids lourds. Les activités industrielles, de stockage ou même logistiques, sont nombreuses dans ce secteur, et génèrent un trafic poids lourds qui cherche à rejoindre la rocade.

▪ Desserte par les transports en commun

Le site est correctement desservi en bus, en particulier grâce aux 2 lignes à haut niveau de service à l'ouest : la LIANE n°1 (Wambrechies/Fâches) et la LIANE 90 (Comines/Wambrechies/Lille) qui circulent dans la rue d'Ypres puis la rue du Général Leclerc. Le niveau de desserte est toutefois moins bon de l'autre côté de la Deûle mais reste très correct. Sur la rive droite de la Deûle, on trouve les lignes citadines 14 (Marquette Lez Lille/Lille/Wattignies), 56 (Quesnoy/Lille) et 88 (Comines-Lille).

Il existe 2 gares et une halte ferroviaire à proximité du site du projet :

- la halte ferroviaire de Marquette-lez-Lille à environ 500 m à l'Ouest à vol d'oiseau ;
- la gare de La Madeleine à environ 1.5 km à au Sud-Est à vol d'oiseau ;
- la gare de Saint-André à environ 2 km à l'Ouest à vol d'oiseau.

La Madeleine et Marquette-lez-Lille sont situées sur la ligne 05 Lille – Comines. Cette ligne offre 2 arrêts par jour à Marquette-lez-Lille entre Comines et Lille et 1 entre Lille et Comines et 3 arrêts à La Madeleine dans le sens Comines-Lille et 4 dans le sens Lille-Comines.

La Madeleine et Saint -André sont sur les lignes 08 – 08 bis : Dunkerque-Hazebrouck-Armentières-Lille. Cette ligne dessert la gare une dizaine de fois par jour dans les 2 sens.

Il est à noter, le projet de création d'une ligne Tram-Train qui figure toujours dans les documents de planification, mais dont la réalisation est reportée sine die.

A noter également, le passage envisagé sur l'avenue Decauville, du projet « LINO » (Liaison Intercommunale Nord Ouest) qui consiste en la création d'une liaison routière et pour modes doux, utilisant pour partie des voies existantes qui seront réaménagées, et des tronçons de voies à créer. D'une longueur de 3.5 km, la LINO Nord relie la RD 617 à Marcq-en-Baroeul, à la rocade Nord Ouest à Wambrechies longeant les voies du site du projet. L'ensemble de ces aménagements formera un boulevard urbain d'une emprise de 20 m, comprenant une voie de circulation dans chaque sens, des itinéraires pour les bus, les vélos et les piétons, des aménagements paysagers.

Les travaux d'aménagement de la 1ère tranche, entre la rue de Lille et la RD 617, ont été réalisés. Les tranches suivantes seront réalisées en parallèle des projets urbains qui la borde. Une étude de trafic est actuellement en cours par la MEL, sur la base de comptages récents et de modélisations. Celle-ci prend en compte les programmes et les phasages des différentes opérations en cours dans le secteur, dont celui des Portes de l'Abbaye, qui ont évolués depuis les premières études du projet de la LINO. A l'issue de cette étude, le planning de la réalisation de la LINO sera revu.

- **Accessibilité par les modes doux**

L'aire d'étude est totalement urbaine, et parcourue de voiries équipées de trottoirs. Des itinéraires spécialement aménagés pour les cyclistes sont également présents. On trouve également des itinéraires à circulation apaisée, tels que des zones 30.

Signalons également la présence d'une Véloroute Voie Verte (VVV) le long des voies d'eau (Marque, Deûle). Cet aménagement convient à la fois aux piétons et aux cyclistes.

Pour autant, les grandes infrastructures (voie ferrée, canal, rocade nord ouest), ainsi que les grands tenements fonciers issus de l'histoire industrielle, forment des coupures souvent infranchissables pour les modes doux.

- **La voie d'eau**

La Deûle est un axe important, elle constitue le lien entre le nord de la France et l'Europe du Nord. Ce lien sera prochainement étendu jusqu'au bassin parisien avec la réalisation du canal Seine-Nord. Le recalibrage prévu à la nouvelle classe européenne permettra le passage de péniches de 3 000 tonnes (aujourd'hui 1350 t).

A ce jour il n'existe pas de navette fluviale pouvant permettre une nouvelle forme de transports en commun, mais la mise en place de ce mode de transport est évoquée par la Directive Cadre Mobilité, pour les secteurs «riches en emplois ou à fort potentiel récréatif».

6. Stationnement

Une enquête de stationnement a été réalisée par les services de la MEL dans le cadre des études relatives à la LINO-Nord, sur les voies du tracé et les voies riveraines, le mercredi 10 mars

2010, avec 5 relevés effectués à 7h30, 10h00, 12h30, 15h00, et 18h00.

Dans le secteur de l'avenue Industrielle et de la rue Pasteur la moyenne du taux de congestion est de 58%, sur un nombre total de places disponibles de 218. Il est assez homogène sur la journée, avec une variation de 54 à 62%.

Pour répondre aux besoins du projet, la réalisation de 616 places de stationnements sont prévues. Elles sont réparties en deux parkings silo R+5 et R+4 pour 498 places, une poche de 10 places de stationnements en rdc d'un bâtiment, ainsi qu'un parc de stationnement aérien de 108 places.

7. Risques naturels et technologiques :

D'après données du portail internet www.prim.net, la commune de Marquette-lez-Lille n'est pas couverte par un plan de prévention des risques naturels ou par un plan de prévention des risques technologiques.

Néanmoins le territoire de Lille est considéré comme un Territoire à Risque Inondation (TRI) au regard des débordements de cours d'eau considérés comme prépondérants sur le territoire, la Lys, la Marque et la Deûle.

A ce titre, les cartes d'aléas élaborées sur la commune de Marquette-lez-Lille identifient un risque de débordement de la Deûle dans la partie Est du site d'étude.

Par ailleurs, le site du projet est concerné par les contraintes physiques de sol suivantes:

- Sensibilité très faible pour l'aléa remontée de nappe ;
- Sensibilité faible pour l'aléa retrait/gonflement des argiles ;
- Zone de sismicité faible (zone 2).

L'établissement SEVESO le plus proche faisant l'objet d'un PPRT est l'usine de produits chimiques de Loos à environ 7 km à vol d'oiseau au Sud-Ouest.

Le site du projet ne fait pas l'objet actuellement d'enjeux particuliers en matière de risques naturels et technologiques. En effet, la cartographie des TRI n'a pas vocation à se substituer aux cartes d'aléa des plans de prévention des risques d'inondation (PPRI), qui, lorsqu'elles existent sur le territoire, demeurent le document réglementaire de référence pour la maîtrise de l'urbanisation.

8. Pollution du sol

Le site des Grands Moulins de Paris connaît une occupation industrielle depuis les années 1920. L'activité d'origine, maintenue jusqu'à la fin des années 1980, est la minoterie. Le site disposait d'une desserte ferroviaire et fluviale, ainsi que d'une station-service pour les véhicules.

De nombreux actes de vandalisme ont conduit à une dégradation importante du site : incendies de toitures, dépôts de déchets divers...

En 1993, des transformateurs contenant des PCB sont vandalisés dans les sous-sols des parties « Moulins » et « Entrepôt farine ». La pollution des sols et de la nappe superficielle ainsi engendrée a fait l'objet de mesures de traitement par :

- Enlèvement des déchets contaminés aux PCB ;
- Confinement des surfaces atteintes, représentant 2 x 200 m³, par une dalle béton recouverte de résine. Le volume de terres polluées serait de 1.800 m³, pour une quantité de PCB déversée de 900 kg ;
- Pose de piézomètres de surveillance de la nappe.

A ce titre, le site du projet est répertorié dans l'inventaire BASOL (site n°59.0007)

Par ailleurs, le site a fait l'objet le 09 juillet 2012 d'un acte relatif aux restrictions d'usage. Trois restrictions d'usage ont ainsi été définies :

- Restriction d'usage n°1 relative aux usages du sol sur les parcelles section B n°3672-3674-1148 et 1149 : « *En cas de réaménagement du site, quelque soit l'usage, la compatibilité de l'état du sol et du sous-sol avec les aménagements et les usages envisagés devra être vérifiée* » ;

- Restriction d'usage n°2 Entretien du dispositif de confinement des dalles de béton imprégnées de PCB sur la parcelle section B n°3674 : « *Les parties s'entendent pour interdire d'apporter des modifications aux membranes et aux dalles de béton confinant le PCB* »
- Restriction d'usage n°3 : Utilisation des eaux souterraines sur les parcelles section B n°3672-3674-1148 et 1149 : « *Sauf accord de la préfecture, est interdite la consommation des eaux souterraines destinée à la consommation humaine [...], à l'irrigation ; à l'abreuvement des animaux, aux activités industrielles, commerciales ou tertiaires. Les plantations potagères ou fruitières et, plus généralement, les plantations destinées à l'alimentation humaine ou animale sont interdites. Les utilisations de la nappe d'eau superficielle sont conditionnées à la réalisation préalable d'une étude visant à s'assurer de l'absence de risque sanitaire et environnemental*»

Dans le cadre du projet, le bureau d'étude Tauw sera missionné pour la réalisation d'une étude pollution comprenant :

- **Une étude historique et documentaire – Etude de vulnérabilité ;**
- **Une caractérisation des milieux : sols, eaux souterraines et gaz de sol ;**
- **Une analyse des enjeux sanitaires ;**
- **Une définition des mesures de gestion.**

Cette étude permettra d'identifier, en plus de la pollution déjà identifiée aux PCB, les autres pollutions susceptibles d'être présentes sur le site du projet ; et de proposer les mesures de gestions à mettre en place.

9. Pollution de l'air

Dans le cadre d'une précédente étude réalisé en 2012 par le Bureau d'étude Kiétudes dans le secteur de Marquette-lez-Lille et de Saint-André, le site du projet a été inclus dans le périmètre d'une étude de la qualité de l'air.

Il ressort de cette étude que sur l'ensemble des paramètres étudiés lors de la surveillance de la qualité de l'air, deux polluants présentent des taux relativement élevés: les particules en suspension (idem pour les particules fines), et, en moindre mesure, l'ozone. Il s'agit d'une pollution typique des zones urbaines, liée à l'activité industrielle, et au trafic routier.

Les mesures qui seront prises dans le cadre du projet pour réduire la circulation automobile, et en faveur de la sobriété énergétique, permettront de limiter les impacts du projet sur la qualité de l'air.

10. Bruit et vibration :

Au regard du classement sonore des infrastructures terrestre, le site du projet n'est localisé dans aucune bande de protection.

Dans le cadre d'une précédente étude réalisé en 2012 par le Bureau d'étude Kiétudes dans le secteur de Marquette-lez-Lille et de Saint-André, le site du projet a été inclus dans le périmètre d'une étude sur les nuisances sonores.

Il ressort de cette étude que le site du projet est situé en zone d'ambiance sonore modérée sauf au bord des axes routiers très passant. L'activité bruyante la plus marquante (hors bruit routier) est celle de l'entreprise cibié (ferrailleur) au Nord de la rue Pasteur.

En matière de nuisances vibratoires, les camions qui empruntent les routes proches du site du projet pour desservir les entreprises du secteur (Holcim, Boone Cibié...) sont susceptibles de provoquer ce type de nuisances.

En dehors de la phase chantier, seul le trafic routier qui sera induit par le fonctionnement du projet sera source de nuisances sonores. Toutefois les mesures qui seront prises dans le cadre du projet pour réduire la circulation automobile permettront de limiter les impacts du projet sur les nuisances sonores.

11. Nuisance électromagnétique

Une ligne à haute tension longe la limite Nord du site du projet, il s'agit de la ligne HTB 2x 225kV SAINT ROCH – VERTEFEUILLE.

La MEL a fait réaliser une campagne de mesures au droit de cette ligne, sur le site des Grands Moulins de Paris. Les mesures ont été réalisées le 26 et le 27 septembre 2012, et ont été comparées aux niveaux de référence recommandés au niveau national. Il ressort de cette étude que l'ensemble des valeurs relevées sur site sont conformes aux recommandations nationales. Elles sont aussi cohérentes avec les propositions faites par l'OPECST, et par la mission CGEDD/ CGIET.

12. Déchets :

De façon provisoire, la réalisation du projet générera des déchets liés aux travaux de démolition qui seront dans la mesure du possible valorisés, ainsi que des déchets de VRD et de construction. Toutefois la réhabilitation d'une grande partie des bâtiments existants permettra de limiter les besoins en matériaux de construction.

Dans sa phase exploitation, le projet générera des déchets de type ordures ménagères par les logements et les différentes activités (commerces, restaurants,...).La collecte des déchets sera assurée par les services communautaires.

IV. CONCLUSION :

Le projet s'attache à proposer de solutions d'aménagements permettant de s'inscrire dans un objectif de réalisation d'une ville durable. On note en particulier les engagements qui ont été pris en matière de densification, de mixité fonctionnelle, d'ouverture à la Deûle par la réalisation des espaces publics au bord de l'eau, de maillage viaire qui fait le lien entre la ville et le canal existant, de maîtrise du stationnement, et de reconquête d'un ancien site industriel participant ainsi à limiter l'étalement urbain.

Au regard des caractéristiques et des orientations du projet, ainsi que de la vulnérabilité du milieu dans lequel il va s'insérer, les principaux enjeux liés au projet portent sur les thématiques suivantes :

- Le patrimoine historique et archéologique

Le projet participe à la remise en valeur d'un bâtiment emblématique du patrimoine culturel régional qui est actuellement dans un état fortement dégradé en raison d'actes de vandalisme et des incendies.

Le site est également situé dans un secteur sensible en matière d'archéologie, avec notamment la présence au Sud des vestiges de l'Abbaye cistercienne fondée par Jeanne de Flandres au XIII^{ème} siècle. La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) sera donc consultée pour la réalisation d'un diagnostic archéologique sur le site du projet.

- **Le trafic routier**

Le schéma de circulation général ne sera pas fondamentalement modifié par la création du projet. En effet, ce schéma s'appuie sur la trame existante, en particulier l'avenue Decauville à l'Est qui sera à terme intégré au projet LINO. La trame viaire sera complétée par une voie de desserte des ilots, qui sera raccordée à l'avenue Decauville et dotée d'aménagements permettant d'apaiser la circulation et de leur donner un caractère urbain dans lequel les voitures et les modes doux cohabiteront.

Le projet entraînera forcément une augmentation du trafic, due à la circulation des futurs usagers et résidents du projet. Dans le cadre du projet LINO, une étude de trafic est actuellement en cours par la MEL, sur la base de comptages récents et de modélisations. Celle-ci prend en compte les programmes et les phasages des différentes opérations en cours dans le secteur, dont celui des Portes de l'Abbaye, qui ont évolués depuis les premières études du projet de la LINO.

A l'issue de cette étude, le planning de la réalisation de la LINO sera revu.

- **Pollution des sols**

En raison d'un acte de vandalisme, une étude de pollution a mis en évidence en 1993 la présence localisée d'une pollution non migrante au PCB du sol et de la nappe superficielle. Consécutivement, des mesures de gestions ont été mises en œuvre, notamment par l'évacuation des déchets souillés et de la mise en place d'un confinement des bétons ayant été concernés par la pollution.

Une nouvelle étude de pollution sera réalisée sur l'ensemble du site du projet afin d'identifier les autres pollutions susceptibles d'être présentes sur cet ancien site industriel.

Ainsi compte tenu de la nature du projet, des enjeux environnementaux modestes et des mesures prises par le projet pour limiter son impact sur l'environnement, nous estimons que ce projet devrait être dispensé d'une étude d'impact.

Fait à Lille le 22 mai 2017

Réhabilitation du site des Grands Moulins de Paris
Demande d'instruction au cas par cas
Note complémentaire pour répondre à la demande de complétude

La présente note est jointe à la demande d'examen au cas par cas afin de répondre à la décision de non complétude du dossier, et d'apporter les compléments d'informations demandés :

>- préciser le nombre de logements créés et préciser la part de logement social,

En l'état actuel du projet, les 31 598 m² environ de programmation sont répartis de la manière suivante sur le terrain d'une emprise de 33 805 m²:

- logements: 28 378 m² de SDP, soit 485 logements environ dont 145 en logements locatif social. Ils sont répartis en 245 logements dans les bâtiments réhabilités et 240 logements dans les nouvelles constructions.
- commerces/services: 3220 m² de SDP

> - préciser si la surface au plancher dédiée aux parkings silos est incluse dans la surface au plancher dédiées aux services et, dans l'affirmative, l'individualiser ;

Pour répondre aux besoins du projet, la réalisation de 616 places de stationnement sont prévues. Elles sont réparties en deux parkings silo R+5 et R+4 pour 498 places, une poche de 10 places de stationnements en rdc d'un bâtiment, ainsi qu'un parc de stationnement aérien de 108 places

En cohérence avec la circulaire du 3 février 2012 relative au respect des modalités de calcul de la surface de plancher des constructions définie par le livre I du code de l'urbanisme, les surfaces affectées au stationnement ne sont pas constitutives de SDP.

A titre d'information cependant, les parkings silos représentent un total de 14 960 m² construit (macro lot 04 : 8040 m² et macro lot 07 : 6920 m²)

> - fournir un plan de masse plus explicite, avec légende et échelle, indiquant la future vocation des bâtiments (ou macro-lots), les voiries, les modes doux au sein du projet,

➔ *Des cartographies reprenant la programmation du projet sont reprises en annexes 3 et 4 de l'annexe cartographique.*

> - préciser ce qu'est amené à devenir les abords proches du projet (notamment le parc évoqué fut un temps),

Le projet fait partie du « site Rhodia Elargi », qui avait fait l'objet de réflexions par la MEL il y a quelques années pour garantir une cohérence dans l'aménagement global. Ces réflexions ont abouti à la réaction d'une étude d'impact, ayant fait l'objet d'un avis par l'autorité environnementale le 05 novembre 2013 (réf : 2013-1090). Puis à une enquête publique, et enfin à la création d'une ZAC par délibération du 13 décembre 2013. Cette ZAC n'a pas été réalisée et sera supprimée dans le courant de l'été 2017.

En parallèle, le site des Grands Moulins de Paris a été acquis par le Financière Vauban. Le projet de réhabilitation de ce site emblématique est un projet privé, pour lequel la Financière Vauban ne maîtrise pas le devenir des terrains voisins, et sur lesquels on recense à la fois des sites encore en activité, et

des sites en attente de repreneur ou de réhabilitation. Cependant la MEL et les communes concernées, malgré la suppression future de la ZAC, portent une grande attention au devenir des terrains du « site Rhodia élargi » afin de définir un schéma d'aménagement global cohérent et ainsi de garantir une bonne intégration des projets dans l'environnement urbain et paysager.

Par ailleurs, dans le cadre de la révision du PLU de la MEL, des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sont en cours d'élaboration sur une emprise qui regroupe plusieurs terrains, à savoir les Grands Moulins de Paris, les terrains de la MEL au Nord des Grands Moulins de Paris, le site Boone Comenor, et le site ex-Délifrance. Ces OAP permettront la définition d'une programmation mixte à dominante habitat cohérente avec les besoins du secteur, ainsi que l'élaboration d'un schéma guide pour assurer une insertion architecturale, urbaine et paysagère de qualité. Le site sera divisé en 3 phases principales d'aménagement, la première concernant le site des Grands Moulins de Paris.

En ce qui concerne le projet de parc archéologique, porté par la ville de Marquette-lez-Lille sur les terrains au Sud des Grands Moulins de Paris, celui-ci est toujours d'actualité mais en attente de financement. Les recherches archéologiques sont terminées à ce jour (sauf sous la cimenterie Holcim, et sauf à aller plus profondément ce que les moyens techniques actuels ne permettent pas sans endommager les vestiges du XVIème siècle) ;

➔ *Une cartographie reprenant les projets en cours d'émergence aux abords du projet, est reprise en annexe 5 de l'annexe cartographique.*

> - préciser les connexions vers les services existants ou futurs (mixité fonctionnelle), que ce soit par modes doux ou par bus (nous apporter plus de précisions sur les arrêts, la fréquence, les horaires,...),

LES EQUIPEMENTS

La commune de Marquette-lez-Lille et ses voisines, comptent de nombreux équipements communaux ou intercommunaux : écoles, collèges, accueil de la petite enfance, équipements sportifs et culturels, équipements administratifs, à la hauteur de leur nombre d'habitants.

Si les équipements administratifs sont regroupés dans les centres-villes, les écoles et équipements sportifs sont mieux répartis sur les territoires.

Nous noterons plus particulièrement ceux qui sont situés à proximité immédiate du site du projet sur la commune de Marquette-lez-Lille :

- L'accueil de loisir périscolaire l'île aux enfants, situé 251 rue Pasteur, à environ 450 m soit à environ 6 minutes de marche;
- Centre médico-psychologique, situé 211 rue du Général Leclerc, soit à environ 9 minutes de marche;
- Ecole les Alouettes, située 27 rue du docteur Guérin, à environ 1.1 km du site d'étude soit à environ 13 minutes de marche;

En ce qui concerne les autres établissements scolaires, ils sont situés:

- Ecole les Alouettes, située 27 rue du docteur Guérin, à environ 1 km du site d'étude soit à environ 13 minutes de marche;
- Ecole Paul Bert, située 8 rue du Docteur Flemming, à environ 1 km du site d'étude soit à environ 13 minutes de marche;
- Ecole privée Saint Joseph, située 60 rue de Lille, à environ 1.5 km du site d'étude, soit à environ 19 minutes de marche ;
- Ecole Cousteau et Van Hecke, située 58 et 60 avenue de la Fraternité, à environ 2 km du site d'étude, soit environ 25 minutes de marche;
- Groupe scolaire Jeanne de Flandre, située 1 rue de Terdeghem, à environ 1.7 km du site d'étude, soit environ 22 minutes de marche ;
- Collège Debeyre, situé rue du Touquet, à environ 1.6 km du site d'étude soit à environ 20 minutes de marche.

➔ *Une cartographie reprenant les équipements de proximité, est reprise en annexe 6 de l'annexe cartographique.*

TRANSPORTS EN COMMUN

- Le réseau de bus

Le site d'étude est situé à l'Est de 2 lignes à Haut Niveau de Service, la LIANE n°1 (Wambrechies/Fâches) et la LIANE 90 (Comines/Wambrechies/Lille) qui circulent dans la rue d'Ypres à Marquette-lez-Lille.

La ligne Corolle circule au Sud du site d'étude.

Sur la rive droite de la Deûle, on trouve également 6 lignes citadine :

- La ligne 88 (Comines-Lille),
- La ligne 14 (Marquette-lez-Lille/Lille/Wattignies),
- La ligne 56 (Quesnoy/Lille)
- La ligne 86 (Comines-Lille)
- La ligne 12 (Haubourdin/Marcq-en-Baroeul)
- La ligne 50 (Marcq-en-Baroeul/Verlinghem)

Les «Lianes» : réseau de bus à haut niveau de service (BHNS).

L'arrêt le plus proche est celui de «PN de Marquette » situé à environ 500 m à pied à l'Ouest du site d'étude, soit environ 6 minutes de marche. Il dessert les lianes 1 et 91.

- La liane 1 circule de 5 heures du matin à une heure du matin environ et dessert l'arrêt toutes les 8 à 10 minutes.
- La liane 90 circule de 5 heures du matin à une heure du matin environ et dessert une quarantaine de fois par jour et jusqu'à 4 fois par heure.

La liane 91 (Lille/Halluin) circule sur la rue nationale à Marcq-en-Baroeul, les arrêts sont situés à plus de 1km du site d'étude sur la rive droite de la Deûle.

Les lignes «Citadine» : permettent de desservir et relier les quartiers et les lieux de vie au sein d'une commune.

L'arrêt le plus proche est celui de «Mairie» de Marquette-lez-Lille situé à environ 1 km à pied au Nord-Est du site d'étude en rive droite de la Deûle, soit environ 13 minutes de marche. Il dessert les lignes 88, 14 et 56.

- La ligne 88 dessert l'arrêt jusqu'à 8 fois par jour entre 6 heures et 19 heures environ.
- La ligne 14 dessert l'arrêt plus de 90 fois par jour dans les 2 sens de 5 h 30 à minuit environ et jusqu'à 6 fois par heure.
- La ligne 56 dessert l'arrêt plus de 10 fois par jour entre 7 h et 18 h environ.

Les arrêts de la ligne 86, 12 et 50 sont situés à plus de 1 km du site d'étude.

La ligne Corolle : grande ligne circulaire autour de Lille, qui permet des liaisons entre quartiers et entre communes.

L'arrêt le plus proche est celui de «Lommelet » à Saint-André-lez-Lille situé à environ 950 m à pied au Sud-Ouest du site d'étude, soit environ 12 minutes de marche. La ligne Corolle dessert l'arrêt une quarantaine de fois par jour entre 6h30 et 22h30 jusqu'à 4 fois par heure.

▪ Les gares

Il existe 2 gares et une halte ferroviaire aux abords du site d'étude:

- La halte ferroviaire de Marquette-lez-Lille, située à environ 500 m à l'Ouest à pied du site d'étude, soit environ 6 minutes de marche;
- La gare de La Madeleine, située à environ 2.2 kilomètres au Sud-Est à pied du site d'étude, soit environ 27 minutes de marche;
- La gare de Saint-André-lez-Lille, située à environ 2.4 kilomètres au Sud à pied du site d'étude, soit environ 31 minutes de marche.

La Madeleine et Marquette-lez-Lille sont situées sur la ligne 05 Lille – Comines. La ligne 5 Lille – Comines offre 2 arrêts par jour à Marquette-lez-Lille entre Comines et Lille et 1 entre Lille et Comines et 3 arrêts à La Madeleine dans le sens Comines-Lille et 4 dans le sens Lille-Comines.

La Madeleine et Saint-André-lez-Lille sont sur les lignes 08 – 08 bis : Dunkerque-Hazebrouck-Armentières-Lille. Cette ligne dessert la gare une dizaine de fois par jour dans les 2 sens.

▪ Le Tram train

La Délibération Cadre Mobilité prévoit de développer le rôle urbain du train, et envisage l'aménagement de 2 lignes à l'horizon 2016-2018, une d'orientation Nord – sud, de Seclin à Comines; et l'autre d'orientation Est - ouest, de Don Sainghin à Baisieux en passant par la Porte des Postes.

Le projet figure toujours dans les documents de planification mais il est reporté sine die.

➔ *Une cartographie reprenant le réseau de transport en commun est reprise en annexe 7 de l'annexe cartographique.*

- La voie d'eau

La Deûle est utilisée principalement pour le transport de marchandises : c'est un axe important, puisqu'elle constitue le lien entre le nord de la France et les Flandres Belges par les voies navigables, lien qui devrait être prochainement étendu jusqu'au bassin parisien avec la réalisation du canal Seine-Nord.

A ce jour il n'existe pas de navette fluviale pouvant permettre une nouvelle forme de transports en commun, mais la mise en place de ce mode de transport est évoquée par la Directive Cadre Mobilité, pour les secteurs «riches en emplois ou à fort potentiel récréatif».

MODES DOUX

Le site est connecté à l'avenue des Grands Moulins de Paris, il s'agit d'une ancienne voie de desserte aujourd'hui en mauvais état qui sera réhabilitée dans le cadre du projet des Grands Moulins de Paris. Elle rejoint à l'Est l'avenue Decauville, rue à double sens de circulation qui bénéficie de larges trottoirs en bon état qui permet la circulation douce pour les piétons. Par contre il n'y a pas d'aménagement spécifique pour les cyclistes.

A une échelle plus large autour du site d'étude, on observe néanmoins la présence de bandes et pistes cyclables (rue d'Ypres), une rue à circulation apaisée (rue Pasteur), et une station V'Lille en centre-ville de Saint-André-lez-Lille.

Les itinéraires de circulation douce dans ce territoire très urbanisé, et qui était encore il y a peu de temps dévalorisé par une occupation fortement industrielle, sont principalement utilisés pour les déplacements utilitaires.

Signalons également la présence d'une Véloroute Voie Verte (VVV) le long de la Deûle. Cet aménagement convient à la fois aux piétons et aux cyclistes. Il s'intègre dans le réseau de Véloroute Voie Verte qui dépasse le cadre de la métropole pour celui de l'Eurométropole au sein du projet Grennlinks. Ce projet vise à développer les connections pour les modes doux entre les principales villes de l'Eurométropole (Lille, Courtrai et Tournai) dans un souci de préservation de la Trame Verte et Bleue. Ce support à caractère récréatif peut néanmoins servir de base pour des déplacements domicile / travail et présente des potentialités fortes en matière de déplacement au regard de tous les projets d'aménagement le long de la voie d'eau.

Des travaux ont été entrepris par la Métropole Européenne de Lille pour compléter le cheminement permettant ainsi de relier Lille à la Belgique via les aménagements le long de la Lys.

➔ *Une cartographie reprenant les cheminements pour les modes doux est reprise en annexe 8 de l'annexe cartographique.*

> - le site du projet étant classé en site basias et basol, fournir des éléments sur la pollution des sols (dans l'idéal le plan de gestion ou des extraits représentatifs),

Le bureau d'études Tauw a été missionné par la financière Vauban pour réaliser une étude pollution. A ce jour seul l'étude historique et documentaire a été réalisée, et un programme d'investigation sur les sols, eaux souterraines et gaz a été proposé. Le rendu du plan de gestion est prévu pour mi-août.

Nous reprenons ci-dessous des extraits de la note de présentation du programme d'investigation de Tauw.

«Synthèse du contexte environnemental

Deux masses d'eaux souterraines principales sont présentes au droit du site : la nappe de la Craie de la vallée de la Deûle et la nappe du Calcaire Carbonifère de Roubaix-Tourcoing. A ces deux masses d'eaux vient s'ajouter une nappe superficielle des alluvions de la Deûle.

La nappe superficielle alluviale est fortement vulnérable à une pollution potentielle provenant du site, tandis que les nappes profondes de la Craie et du Calcaire Carbonifère, respectivement recoupées à 40 et 100 m de profondeur et protégées par des couches imperméables susjacentes, sont jugées faiblement vulnérables à une pollution potentielle provenant du site.

La sensibilité des eaux souterraines superficielles des alluvions de la Deûle est jugée faible par Tauw France du fait de l'absence d'usage recensé, tandis que la sensibilité des eaux souterraines profondes (nappe de la Craie) est jugée importante compte-tenu de l'usage de ces eaux pour l'alimentation en eau potable. Il est à noter toutefois qu'en considérant un sens d'écoulement local des eaux souterraines de la nappe de la Craie en direction du Nord-Nord - Ouest, aucun captage d'alimentation en eau potable n'est localisé en aval hydraulique du site ce qui tend à limiter le risque de migration d'une pollution provenant du site en direction d'un captage d'alimentation en eau potable actif. En effet, le premier captage d'alimentation en eau potable actif dans les environs du site est localisé à 2 000 m au Sud du site, soit en position amont hydraulique.

La sensibilité des milieux environnants est jugée moyenne par Tauw France si l'on considère l'absence d'espaces protégés au droit du secteur d'étude mais un risque de ruissellement depuis le site vers les eaux de surface de la Deûle et la présence de captages sensibles bien qu'ils ne soient pas localisés en aval hydraulique supposé du site.

Le sens d'écoulement des eaux souterraines superficielles supposé est orienté en direction du Nord-est. La profondeur du niveau des eaux souterraines superficielles est comprise entre 1 et 2,5 m au droit du site d'étude. D'après la géologie (cf. ci-après), le substratum des eaux souterraines superficielles est représenté par les argiles de Louvil, à environ 25-30 m de profondeur »

[...]

« Sur la base des éléments recueillis au cours de la visite de site et des différentes sources d'information consultées, plusieurs aires potentiellement contaminées (APC) ont été identifiées au droit du site par Tauw France. »

[...]

Programme d'investigation

Le programme d'investigations sur les sols a été défini avec pour objectifs :

- D'acquérir les données nécessaires en vue de caractériser les sols au droit des aires potentiellement contaminées (APC) identifiées à l'issue de l'étude historique et documentaire ;
- De déterminer la qualité des sols au regard du projet d'aménagement du site.

Il est ainsi prévu la réalisation de 23 sondages dans les sols, la pose de 7 piézomètres dans l'aquifère superficielle des alluvions de la Deûle, la pose de 3 points de prélèvement des eaux résiduaires présentes dans les caves des bâtiments, et la pose de 12 piezaires.

➔ *Des cartographies reprenant la localisation des investigations du bureau d'études Tauw est reprise en annexe 9 de l'annexe cartographique.*

> - fournir l'étude faune/flore réalisée en 2017 ; en fonction, il conviendra de préciser si les parties des constructions détruites impactent des espèces, notamment chiroptères ;

Le bureau d'études Alfa a réalisé des inventaires faunes/flores/habitats sur le site en avril et mai 2017. Toutefois pour des questions de sécurité et d'accessibilité au site, l'étude des chiroptères n'a pas encore pu être réalisée.

Ci-dessous un extrait de la synthèse sur les zones d'intérêt écologique et la fonctionnalité du site :

« Le site d'étude est majoritairement couvert d'espaces imperméabilisés, seules quelques friches, bandes boisées ou fourrés présentent un intérêt un peu supérieur.

Ce sont ces formations où la végétation est la plus "spontanée" qui présentent le plus d'intérêt écologique sur le secteur d'étude.

Il s'agit toutefois d'un intérêt globalement assez limité avec des espèces communes à très communes et supportant la présence de l'Homme. A noter également la présence de quelques arbres plus âgés dans l'ancien parc.

Les berges du canal sont très artificielles sur la partie de site concernée.

Il n'existe pas sur le site de végétations typiques des zones humides ou de milieux aquatiques naturelles (deux espaces présentent de l'eau de manière longue ou permanente : il s'agit d'un ancien bassin d'ornement et de dispositifs en béton à fonction inconnue) ou de zones qui pourraient permettre la reproduction d'amphibiens.

Aucune espèce végétale d'intérêt patrimonial ou protégée n'a été mise en évidence.

Plusieurs espèces d'oiseaux protégées ont été recensées. Une espèce est plus "remarquable" car quasi menacée (Faucon crécerelle) au niveau national est présente sur la zone d'étude - deux autres espèces quasi-menacées occupent la friche voisine et peuvent exploiter ponctuellement le site). Toutes ces espèces sont toutefois encore très répandues dans la région.

Le rôle des "espaces verts" du site dans les échanges écologiques est faible du fait de leurs emprises réduites, de leur état de conservation et d'un relatif isolement par rapport aux espaces naturels ou vastes espaces verts les plus proches. »

➔ *Le rapport de l'expertise écologique en l'état actuel des investigations réalisées par Alfa Environnement est fourni est joint en annexe de ce présent document.*

> - indiquer si le projet prévoit ou non un franchissement de la Deûle par passerelle, étant donné qu'elle figure sur l'annexe du cerfa,

Un projet de passerelle est à l'étude en dehors du périmètre du projet actuel faisant l'objet de cette présente demande d'instruction au cas par cas. En effet, dans le cadre des réflexions actuellement

menées sur la réhabilitation du site, il pourra être envisagé sur le site des Grands Moulins de Paris la création d'une passerelle au-dessus la Deûle pour connecter les deux rives et permettre une liaison entre les différentes opérations d'aménagement.

➔ *Pour faciliter la compréhension du projet, la passerelle est supprimée dans les plans masse repris en annexe 3 de l'annexe cartographique.*

> - dans le cerfa, vous faites référence à la LINO ; dans ce cas, la faire figurer sur les plans.

➔ *Une cartographie reprenant le tracé de la LINO est reprise en annexe 10 de l'annexe cartographique. Le tracé est également indique sur l'annexe 5.*

Fait à Lille le 03 juillet 2017