



Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site Internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#)

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception : 22 / 05 / 2024

Dossier complet le : 22 / 05 / 2024

N° d'enregistrement : 2024-8015

1 Intitulé du projet

Reconversion de la Friche CABY sise Rue Gambetta à SAINT-ANDRE-LEZ-LILLE (59)

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

2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

2.2 Personne morale

Dénomination

GAMBETTA SAINT-ANDRE

Raison sociale

N° SIRET

0 5 3 8 2 9 9 5 4 0 0 0 1 9

Type de société (SA, SCI...)

SAS

Représentant de la personne morale : Madame

Monsieur

Nom

CATRICE

Prénom(s)

VINCENT

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.))
Rubrique 39a	Opération de logements devant faire l'objet d'un futur dépôt de Permis d'Aménager sur un terrain d'une surface de 32 441 m ² env. et créant une Surface Plancher de 44 737 m ² env. (Cf. Annexe 6c Tableau récapitulatif)
Rubrique 41	Création de 438 Places de stationnement dont 22 places publiques

3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

Oui Non

3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

Oui Non

4 Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les précises énoncées à la rubrique 0 1 du formulaire.

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

La zone de projet, implantée sur Saint-André-lez-Lille, correspond au site CABY. Historiquement occupé par l'activité industrielle (cf. An H), il correspond à un secteur de récomposition urbaine et permettra d'accueillir un nouveau quartier de vie répondant aux objectifs de densification des coeurs d'îlots et de limitation de l'artificialisation des sols. Les démolitions de 2,9 ha env. d'emprises bâties et minérales sont en cours de finalisation (engagement depuis Mai 2022). Le programme envisagé proposera la réalisation de 400 logements, d'une Résidence Etudiante, d'une Résidence Service-Séniors et de commerces/services (cf. An. 5a à 5e) répondant ainsi aux principes de mixité sociale, fonctionnelle et intergénérationnelle. Des bâtiments emblématiques du site seront conservés tels que la Chaufferie ou encore la Porte d'entrée "Caby" côté Rue Faidherbe. Le projet ne se limitera pas au développement d'une nouvelle zone d'habitat mais participera au maillage inter-quartier, à l'amélioration de la qualité de vie des riverains (env. 1,12 ha d'espaces verts créés) / au développement d'espaces partagés tels que le mail piéton E/O aménagé entre les Rues Gambetta et Fénélon. Les parkings seront réalisés en sous-sol hormis quelques places publiques créées en accompagnement des voies créées. Les cheminements doux et ces nouveaux espaces paysagers sillonneront au sein du projet et aux abords du mail piéton Est/Ouest. Ces aménagements doux permettront de rejoindre aisément et en toute sécurité les polarités urbaines (Ecoles / équipements sportifs / arrêt de bus, gare... (Cf. Annexe 6) en limitant l'usage de la voiture.

4.2 Objectifs du projet

Le projet de logements du site permettra de répondre aux besoins du territoire et notamment :

- Proposer une nouvelle offre en logements alliant mixité sociale (logements sociaux et logements libres), fonctionnelle (commerces/services) et intergénérationnelle (RSS + Résidence Etudiante + logements familiaux) ;
- Reconstruire et désimperméabiliser le site en nouveau quartier de vie proposant de nouveaux maillages doux inter-quartiers notamment entre les quartiers d'habitat et les différentes polarités (équipements / services / commerces / arrêts de bus... (An.6) ;
- Proposer des accès directs depuis le domaine public pour desservir les parkings en sous-sol (1 accès depuis la Rue Gambetta pour les ML03/04/05/06a) et 1 maillage entre les Rues de la Gare et Fénélon: en double-sens sur le 1er tronçon pour accès aux parkings des ML01/ML03 puis en sens unique / 1 accès direct pour ML02 ; complétée par un réseau de cheminements doux sécurisés : mail doux E-O / cheminements doux traversant le site venant se connecter sur l'existant
- Proposer une qualité paysagère et architecturale permettant d'améliorer le cadre de vie des riverains tout en participant au développement de la biodiversité sur le site : gestion différenciée et choix d'espèces locales, arbres, proposer de nouvelles ouvertures vers et depuis le tissu urbain existant en travaillant sur les coeurs d'îlots / gradient des hauteurs / développement d'une trame verte et bleue en lien avec l'existant (Canal / voie ferrée)...

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux

A noter que la phase de démolition est en cours de finalisation (engagement depuis Mai 2022). Dans ce cadre, ce sont environ 2.9 ha d'emprises bâties et minérales qui ont été démolies.

Le projet fera l'objet d'un dépôt de permis d'aménager envisagé fin Juillet 2024. En parallèle, seront déposés des permis de construire à l'échelle des macro-lots.

Concernant le dépôt des différents Permis de Construire, ci-dessous est proposé le planning envisagé :

- Dépôt des PC Macro-Lot 2 & 4, prévu fin Juillet 2024;
- Dépôt des PC Macro-Lot 3, prévu en Septembre 2024;
- Dépôt des PC Macro-Lot 1 & 6a prévu au 2ème Trimestre 2025 ;
- Dépôt des PC Macro-Lot 5, prévu à 4ème Trimestre 2025 .

Les travaux ne pourront donc démarrer qu'après la fin de la purge du permis d'aménager (Fin 2024/début 2025).

Les premiers habitants devraient arriver début 2027.

Il convient de préciser que les installations de chantier seront positionnées sur la zone de projet. Une attention particulière sera menée par le Maître d'Ouvrage sur la gestion du chantier et de ses abords vis-à-vis des riverains actuels du site (communication et plan de gestion du chantier).

4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

Ce nouveau quartier de vie répondra aux besoins exprimés sur le territoire notamment en terme de diversité de l'offre en logements (typologies diversifiées jusqu'au T5 /mixité sociale, fonctionnelle et intergénérationnelle). La reconversion du site offrira de nouveaux liens inter-quartiers renforcés par le développement des espaces communs aux fonctions multiples (récréative / écologique / paysagère / lieu de lien social...) dans laquelle chaque usager pourra déambuler pour rejoindre les aménagements existants et les différentes polarités du territoire. Ce sont environ 1300 habitants (y compris RSS et RE) qui viendront prendre place sur ce quartier en recomposition où un accent particulier sera mis sur les volets paysager, hydraulique et architectural favorisant le développement de la biodiversité in-situ. Les modes doux sont privilégiés au travers l'aménagement du mail pédon Est/Ouest et des cheminements aménagés rejoignant les espaces publics existants et les différentes polarités ceci afin de minimiser les flux de véhicules légers et le report sur les modes actifs / transports en commun. Concernant la gestion des eaux pluviales, les ouvrages créés permettront de collecter et tamponner le volume induit par une pluie 100 avant infiltration et rejet à débit limité au Canal. Le traitement paysager des coeurs d'îlots apportera une plus-value au secteur et enrichira la trame verte et le développement de la biodiversité sur site, adossée aux espaces verts publics (plantations d'arbres / pose de nichoirs ..) . Le choix des essences végétales mises en place a été étudiée pour éviter les besoins en arrosage et seront gérés principalement en gestion différenciée. La matérialité des espaces communs permettra de minimiser l'imperméabilisation des sols. En terme énergétique, la conception du projet a privilégié une implantation optimale des logements pour bénéficier au maximum des apports solaires dans le respect de la RE2020 cap 2025. Pour la gestion des déchets, elle se fera via la pose de points d'apports volontaires. Les voies et cheminements doux seront éclairées avec du matériel performant de type LED et équipés de détecteurs de présence afin de minimiser la pollution lumineuse. Le projet participera à la déimpermeabilisation des sols passant de 92% de surfaces imperméables à 52%.

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

- ① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet a fait l'objet d'un Permis de démolir n°PD595272000005 délivré le 27/08/2020.

Les travaux de démolition sont en cours de finalisation.

Le projet fera l'objet dans un premier temps d'un dépôt de Permis d'Aménager, c'est dans ce cadre que cette procédure de Cas par Cas est donc lancée.

Pour l'aménagement de chacun des macro-lots, un permis de construire sera déposé.

A noter, enfin, que le projet fera l'objet d'un dossier loi sur l'eau (déclaration) au titre de la rubrique 2.1.5.0

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

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
Surface du terrain // Surface Plancher Programmation	32 441 m ² env. // 44 737 m ² env. 400 logements env. + RSH + Rés. + commerces/services
Surfaces Perméables (EV pleine terre)/Surfaces Imperméables (bât.&esp minéral) Places de Stationnement (Cf. An.5c .Tableau récapitulatif de la programmation)	1,12 ha env. / 1,67 ha env. 438 places environ

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : _____ Voie : Rue Gambetta

Lieu-dit : _____

Localité : SAINT-ANDRE-LEZ-LILLE

Code postal : 5 9 3 5 0 BP : _____ Cedex : _____

Coordonnées géographiques^[1]

Long. : 5 0 ° 5 5 ' 2 8 - 4 Lat. : 3 ° 0 4 ' 9 6 - 1

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. : _____ ° _____ ' _____ " Lat. : _____ ° _____ ' _____ "

Point de d'arrivée : Long. : _____ ° _____ ' _____ " Lat. : _____ ° _____ ' _____ "

Communes traversées :

Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :

PLUS de la MEL arrêté le 10/02/2023 avec une approbation envisagée pour Juin 2024
Zone de projet classée en zone UVC2.1 (zone urbaine mixte) et faisant l'objet d'une OAP (cf. Annexe A.5 et A.6).

^[1] 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 avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

[1] Pour l'aire urbaine, voir notes explicatives

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, précisez les caractéristiques du projet « avant / après ».

5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

① 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 Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

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"/>	La zone de projet s'inscrit en dehors des ZNIEFF. Les plus proches sont : ZNIEFF 1 : « Lac du Héron » et ZNIEFF 2 : « Vallée de la Marque entre Hem et Ennevelin » installées à 8 km environ au Sud-Est de la zone de projet et la ZNIEFF 1 « Prairies et Bois humides des 17 Bonniers à Willama » (cf. Annexe A.4)
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"/>	

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Lequelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un PPBE de la MEL a été adopté le 29/04/2022 sur le territoire. La majeure partie du site s'inscrit dans un secteur exposé au bruit de jour comme de nuit (cf. Annexe 8). La zone de projet s'inscrit le long de voies bruyantes ayant fait l'objet d'un arrêté préfectoral et donc en secteurs affectés par le bruit (Cf. Annexe A.7). A noter qu'une étude acoustique a été réalisée et est jointe en Annexe D.
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"/>	La zone de projet se trouve à environ 1.7km du beffroi de l'Hôtel de Ville de Lille inscrit au Patrimoine Mondial de l'UNESCO (Cf. Annexe A.9). Elle se situe également au sein de 2 périmètres de protection définis autour de Monuments Historiques à savoir le Belvédère au Nord et l'Hôtel de Lamissart au Sud (cf. Annexe A.11)
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone de projet ne fait pas partie des zones humides identifiées au S.D.A.G.E Artois-Picardie (Cf. Annexe A.3). De plus, une étude de caractérisation de zone humide a été menée sur site et a conclu en l'absence de zone humide (cf. Annexe E).
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun plan de prévention n'est applicable sur le territoire de Saint-André-lez-Lille.
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un diagnostic environnemental a été réalisé au droit du site par le bureau d'études TAUW et est joint en Annexe F. Des spots de pollution concentrée ont été mis en évidence sur site nécessitant un traitement et une prise en compte dans le cadre du projet nécessitant la mise en place d'un plan de gestion.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La zone de projet s'inscrit dans une zone à enjeu eau potable au SDAGE Artois-Picardie (cf. Annexe A.2). Le projet se situe également au sein de la zone de la ZRE "nappe des calcaires carbonifères" annexé à l'arrêté préfectoral du 20 janvier 2004.
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"/>	La zone de projet se trouve dans une zone à enjeu eau potable définie au SDAGE Artois-Picardie mais en dehors de périmètre de protection de captage (cf. Annexe A.2).
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les sites inscrits les plus proches sont . Le Parc du Château de Brigade situé à environ 8,15 km au Sud-Est de la zone de projet. et les Abords du Moulin du Coulombier situé à environ 12,95 km au Nord-Est de la zone de projet (cf. Annexe A.10).

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"/>	La zone de projet est installée en dehors des zones NATURA 2000. Les plus proches sont : La Vallée de la Lys / Westvlaams Heuvelland / La Vallée de l'Escaut en aval de Tournai / Les Cinq Tailles (cf. Annexe 7).
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	la zone de projet se trouve à environ 1,7 km du paysage classé Jardin Vauban et abords et à environ 3.2 km du beffroi de l'Hôtel de Ville de Lille inscrit au Patrimoine Mondial de l'UNESCO (cf. Annexe A.9).

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aucune activité nécessitant des prélèvements directs d'eau ne sera présente sur le site. Cependant, la zone d'habitat nécessite une alimentation en eau potable assurée par un maillage sur le réseau de desserte existant. Les logements créés accueilleront une population estimée à env. 1300 habitants y compris RSS et RE. Sur la base d'une consommation journalière de 120l/j/hab, cela correspond à un volume de 156 m ³ /j (cf. Annexe 5f).
	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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dans le cadre de l'aménagement des bâtiments et notamment des sous-sol et de la création des ouvrages de tamponnement enterrés, les terrains seront décaissés. A noter que la réutilisation des matériaux issus de la démolition sera mise en œuvre dans le cadre des travaux d'aménagement.
	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"/>	Pour les aménagements ainsi que les constructions, des apports de matériaux extérieurs seront nécessaires.
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dans le cadre des appels d'offres des entreprises, il pourra être envisagé la mise en place de matériaux éco-responsables (matériaux recyclés / biosourcés..).

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est repris en zonage d'assainissement collectif. Les eaux pluviales sont tamponnées puis gérées par infiltration (3ère solution) et/ou rejet à débit limité vers les réseaux existants. En terme d'eau potable, le projet est desservi par un réseau eau potable et des réseaux/poteaux incendie sont existants aux abords.
	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"/>	Le projet correspond à une friche induits par la démolition des constructions et aménagements existants. Aucun enjeu écologique n'est identifié sur le site au regard de son occupation antérieure et de sa localisation en contexte urbain. Le projet créera une nouvelle trame végétale dans ce secteur favorable au développement de la biodiversité, plantation d'arbres et alignements multi-strales /gestion différenciée et choix espèces locales (peu consommatrices d'eau/éclairage limité/pose de nichoirs
Milieu naturel	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"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espèces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non, le projet était historiquement à vocation industrielle. A noter qu'en Annexe H et en Annexe 5d, sont présentés un historique de l'occupation des sols et un comparatif de l'évolution des surfaces imperméables/perméables ceci avant et après aménagement. A noter qu'aujourd'hui, le site est imperméabilisé à hauteur de 92 % de l'emprise de projet. Le projet participera à la désartificialisation des sols et proposera 1,12 ha d'espaces verts de pleine terre soit une imperméabilisation des sols égale à 52% de l'emprise.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Concernée par un risque moyen au retrait-gonflement des argiles (Cf. An A.1), des reconnaissances de sol seront menées sur site avant toute construction afin de prendre en compte les recommandations et dispositions constructives adéquates. La zone de projet s'inscrit également en zone de sismicité modérée.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	S'agissant d'une future zone d'habitat, le projet n'engendrera pas de risques sanitaires.
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Au regard de son usage antérieur et de la pollution mise en évidence, la mise en place du plan de gestion permettra d'assurer une compatibilité du projet avec les sols.

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ce nouveau quartier de vie va, à fortiori, engendrer des déplacements supplémentaires. De par sa localisation à proximité des équipements, commerces et services, et de la desserte en transport en commun qui va s'étoffer avec l'arrivée du tram, les déplacements motorisés pourront être minimisés : maillages doux créés entre la Rue Gambetta / Rue de la Gare et Rue Fénelon venant se connecter sur l'existant (cf. An A.12 et An 6).
	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase travaux, le projet pourra induire des nuisances sonores pour les riverains, néanmoins, ceux-ci seront réalisés en jours ouvrés et en journée afin de minimiser la gêne occasionnée.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sur les An A.7 et A.8, l'on constate que la zone de projet s'inscrit en secteur affecté par le bruit. Une étude acoustique a donc été réalisée pour définir les mesures à mettre en place (cf. Annexe D)
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	De manière temporaire pendant la phase chantier, le projet est susceptible d'engendrer des vibrations.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Dès lors que le chantier sera terminé, aucune vibration ne viendra altérer la qualité de vie des habitants du quartier
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les émissions lumineuses sont émises principalement par les espaces publics existants. Dans le cadre du projet, elles seront émises principalement par les espaces de circulation créés
Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Afin d'éviter la pollution lumineuse nocturne pour la faune locale, le projet sera éclairé via un éclairage performant de type LED'S équipé de systèmes de détection de présence	
Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les rejets dans l'air induits par le projet seront liés à l'augmentation du trafic VL et à l'utilisation d'engins en phase chantier (mise en place d'une charte chantier propre) Ces rejets dans l'air seront minimisés, à terme grâce à la proximité des équipements, commerces et services ainsi que des transports en commun (par l'arrivée du tram en complément). Enfin, l'évolution du parc automobile avec la multiplication des véhicules propres participera également à réduire les rejets dans l'air et la végétalisation du site à capter le CO2.
	Engendre-t-il des rejets liquides ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Au regard du contexte technique du terrain, l'ensemble des eaux pluviales sera tamponné avant infiltration/rejet au Canal permettant de gérer la pluie 100 ans conformément au règlement du PLU
	Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'infiltration, elle se fera de façon superficielle dans les limons / remblais

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet va engendrer un rejet d'eaux usées. A noter que l'ensemble des eaux usées seront collectées par des réseaux EU gravitaires rejoignant les réseaux existants. A terme, l'ensemble des effluents rejoindra la station d'épuration de Marquette d'une capacité de 620 000 Equivalents-habitants avant rejet au milieu superficiel à savoir la Marque canalisée.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les déchets produits pendant la phase chantier seront évacués dans des centres de traitement appropriée ou réutilisés sur place. A terme, le projet produira des déchets liés aux logements. La gestion des déchets sera assurée via la mise en place de Points d'Apports Volontaires.
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"/>	Le parti paysager travaillé sur le projet proposera une trame verte accompagnant les maillages doux créés entre les rues Gambetta et Fénéon notamment. Le projet apportera une plus-value paysagère/architecturale offrant de nouvelles perspectives visuelles (cf. An.5g) depuis l'existant : traitement des franges/ arbres plantés le long du mail piéton E/O, végétalisation des cours d'îlots, développement d'une trame bleue adossée à la trame verte, toitures végétalisées, conservation de bâtiments emblématiques...
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'apport du projet va inclure la création de surfaces d'espaces verts favorables au développement d'une biodiversité à l'image du mail Est/Ouest armature de la trame verte du quartier. Ce quartier de vie, venant s'installer à proximité des polarités urbaines, créera ainsi de nouvelles perspectives paysagères, participera au maillage inter-quartier et offrira de nouveaux lieux d'échanges et de déambulation pour les modes actifs.

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 :

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 lesquelles :

6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

Cf. Annexe H

6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).

Les annexes permettent d'appréhender le projet dans le contexte urbain général mais aussi de préciser les principes d'aménagement retenus tant en terme urbain, paysager, architectural, écologique et technique. L'An.H présente le contexte, les principes d'aménagement retenus et précise les impacts du projet sur différentes thématiques tout en permettant de lister les mesures ERC et d'accompagnement de projet proposés. Les impacts induits par le projet peuvent être qualifiés comme limités voire même positifs (maillage doux vers les polarités communales et les arrêts de transport en commun/ connexions inter-quartiers limitant les flux de véhicules/mixité sociale, intergénérationnelle et fonctionnelle (lien social créé au droit des espaces publics à l'image du mail doux... participant à la convivialité des lieux) / développement de la biodiversité : plantation d'arbres / toitures végétalisées, traitement des franges et végétalisation des coeurs d'îlots, gestion différenciée limitant les entrées, espèces locales pour l'ensemble des espaces verts et haies /choix de matériaux éco-responsables permettant de limiter les surfaces imperméabilisées (revêtements de sol poreux et perméables type pavé à joint gazon, sable...) et d'apporter une plus-value qualitative / matériaux de couleur claire pour limiter la création d'îlots de chaleur / RE2020 cap 2025 pour les logements / gestion alternative des eaux pluviales (infiltration partielle complétée par un rejet à débit limité au Canal).

Des réflexions sont encore en cours notamment sur le recours à des matériaux biosourcés/ recyclés..., la mise en place de panneaux photovoltaïques...

En conclusion, le projet permet de répondre aux besoins en logements sans consommation d'espaces supplémentaires entrant ainsi dans les objectifs du Zéro Artificialisation Nette. Le projet participera, ainsi, à la désimperméabilisation des sols du site en passant de 92 % de surfaces imperméables à 52% après aménagement, offrant ainsi des emprises généreuses au développement des espaces verts (environ 1,12ha).

7 Auto-évaluation (facultatif)

① 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.

Au regard de l'historique du site, des enjeux identifiés et des principes d'aménagement envisagés sur le projet, nous pensons qu'il peut être dispensé d'évaluation environnementale. En effet, le projet n'est pas un simple quartier de vie venant s'adosser à l'existant mais il participera à terme à l'amélioration de la qualité de vie de l'ensemble du quartier : reconversion du site assurant de nouvelles connexions entre les quartiers/proximité des polarités urbaines et desserte en transports en commun/trame verte qualitative jouant un rôle de lien social / préservation et enrichissement de la trame verte du secteur en proposant de nouvelles perspectives / choix des matériaux minimisant l'imperméabilisation des sols/respect des objectifs fixés au PLU3 et SCOT / reconversion urbaine favorisant une densification du secteur permettant de limiter l'imperméabilisation des sols / projet répondant aux principes de mixité sociale, fonctionnelle et intergénérationnelle (RSS / Résidence Etudiante).

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	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	<input type="checkbox"/>
3	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"/>
4	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"/>
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 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"/>
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 36°, 38, 37°, 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"/>
7	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 checked="" type="checkbox"/>

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

① Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent.

Objet		
1	Annexe A : Caractéristiques de l'état initial du site Cette Annexe comporte les éléments graphiques justifiant les paragraphes 5 et 6	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Annexe B : Étude de Trafic Annexe C : Étude de qualité de l'air Ces études illustrent les paragraphes 5. et 6.	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Annexe D : Étude Acoustique Annexe E : Diagnostic Écologique Ces annexes caractérisent la qualité du site et le contexte et donc illustrent les paragraphes 5. et 6..	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Annexe F : Diagnostic de la pollution et plan de gestion Annexe G : Étude du sol et étude hydrogéologique Ces annexes caractérisent la qualité des sols donc illustrent les paragraphes 5 et 6..	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Annexe H : Note de présentation du projet et définition des Impacts / Mesures ERC Cette Annexe justifie les choix retenus et les partis d'aménagements. Sur la base de ces éléments, un tableau récapitulatif des impacts et des mesures est proposé (cf. paragraphes 4. et 6.).	<input checked="" type="checkbox"/>

9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

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

Nom CATRICE

Prénom VINCENT

Qualité du signataire Directeur

A VILLENEUVE D'ASCQ

Fait le 17/05/2024

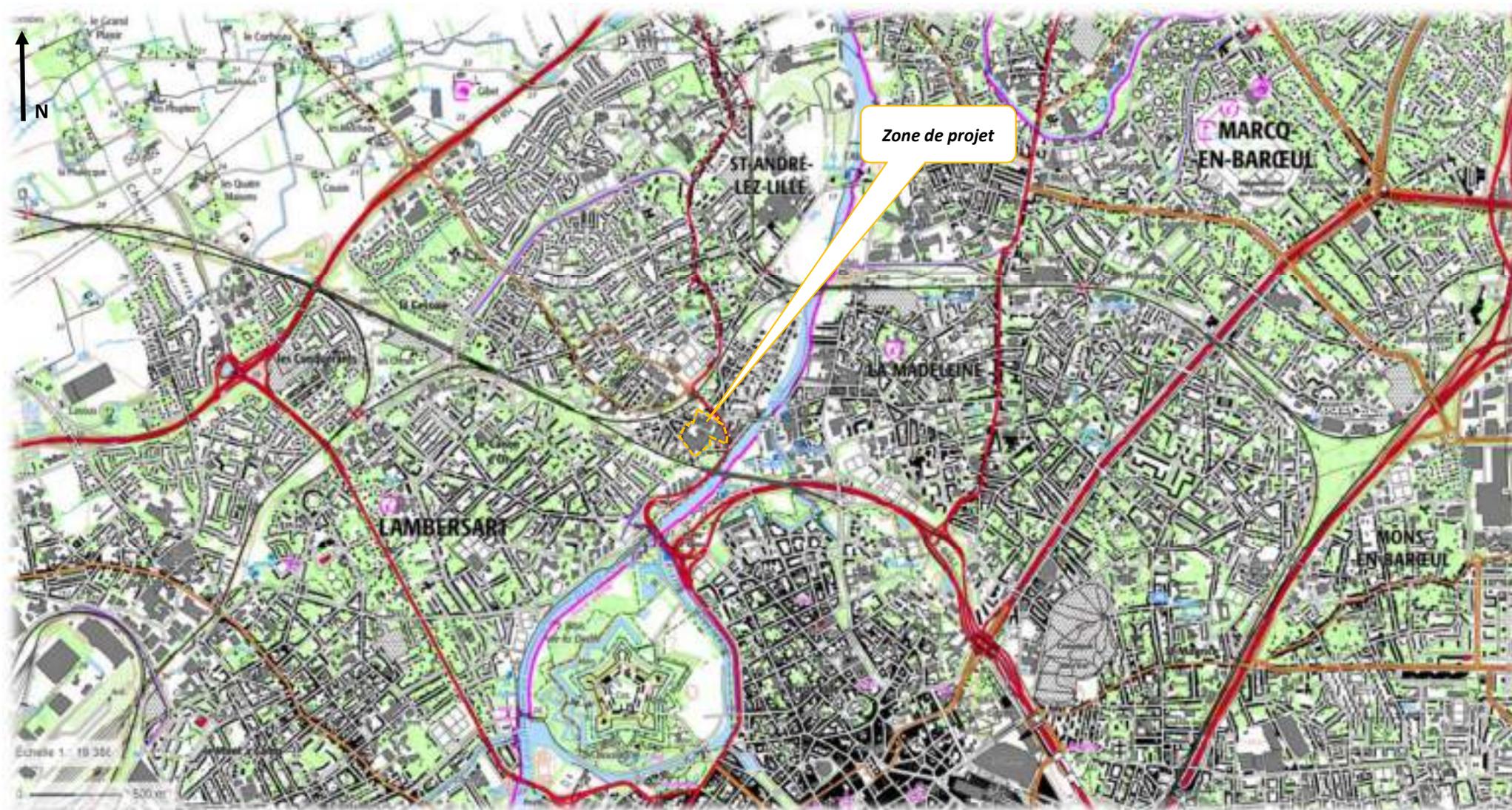
SAS GAMBETTA SAINT ANDRE
21, Allée LAVOISIER
59450 VILLENEUVE D'ASCQ
Tél : 03.20.61.88.31 Fax : 03.20.56.39.51
SIRET 453 629 954 00019

Signature du (des) demandeur(s)



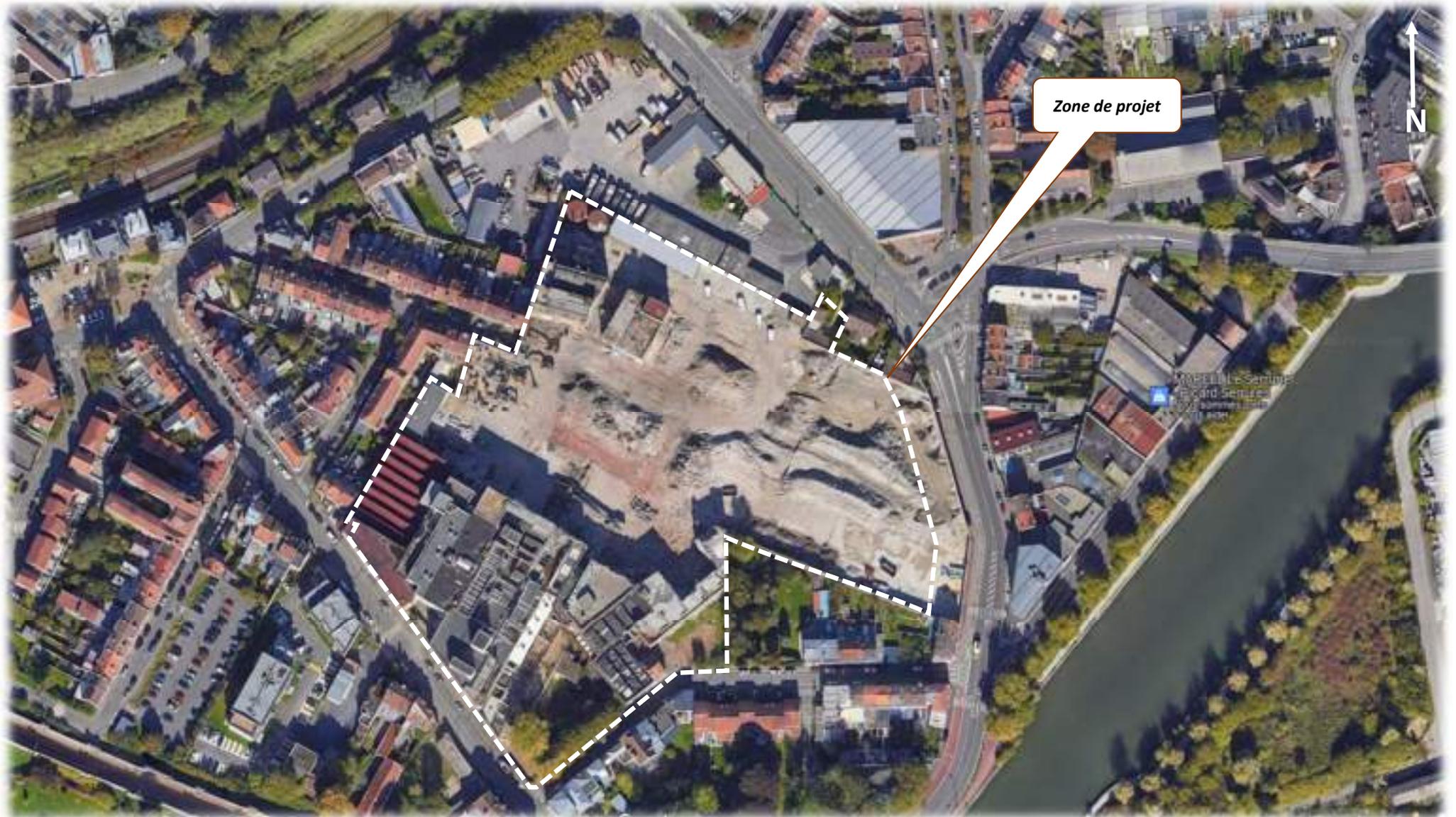
Annexe 3 : Localisation de la zone de projet

Source: Géoportail- Carte IGN



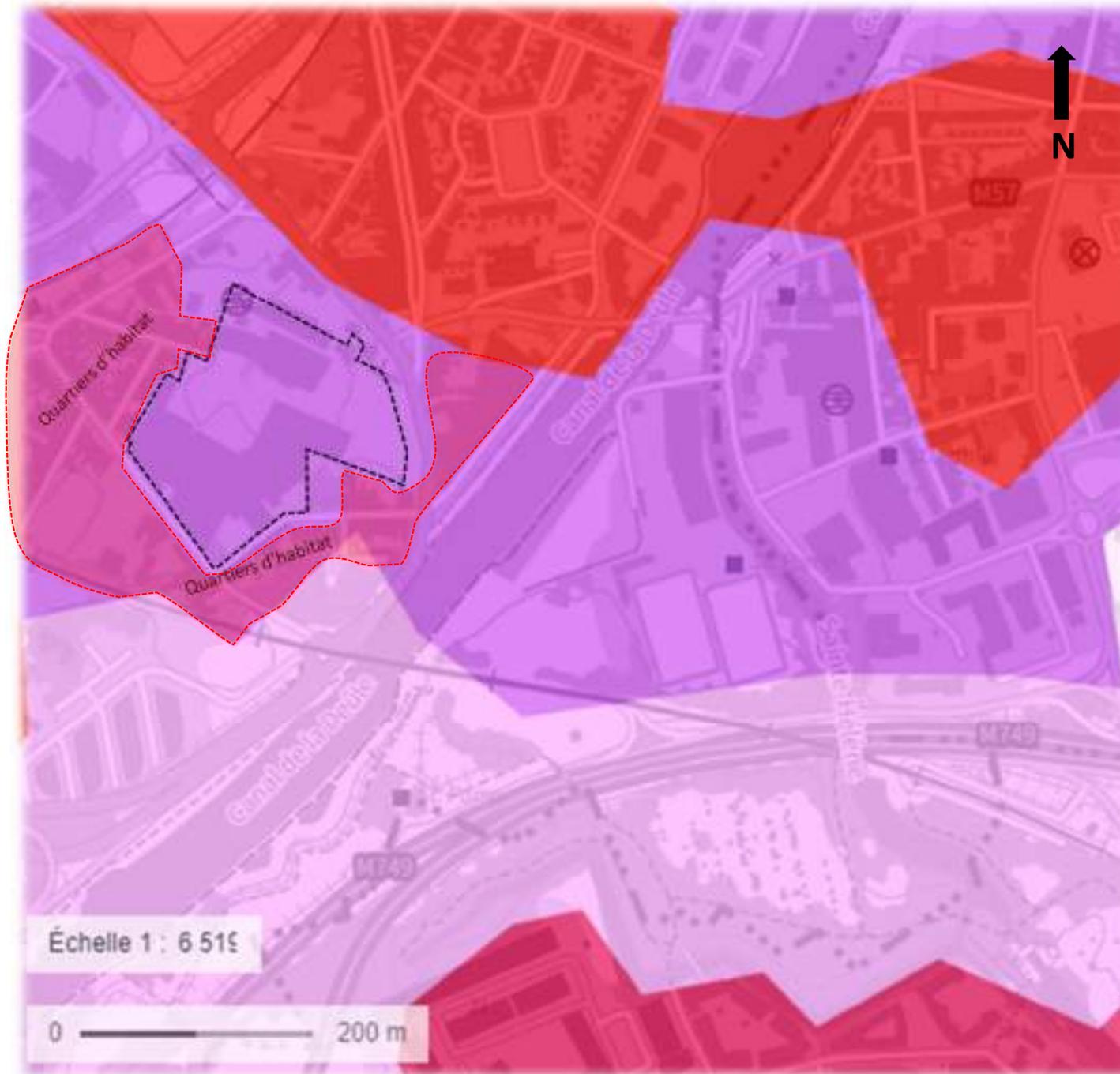
Annexe 3: Localisation de la zone de projet

Source: Géoportail-photographie aérienne



Annexe 6 : Abords de la zone de projet

Source : Géoportail – Corine Land Cover 2018



Au regard de cette carte, on constate que **la zone de projet s'inscrit sur une zone industrielle.**

Nous souhaitons préciser que les abords du projet s'inscrivent plutôt en tissu urbain à vocation d'habitat contrairement à ce que la base de données de Corine Land Cover met en évidence (cf. page suivante où la photo aérienne permet d'appréhender ce contexte urbain).

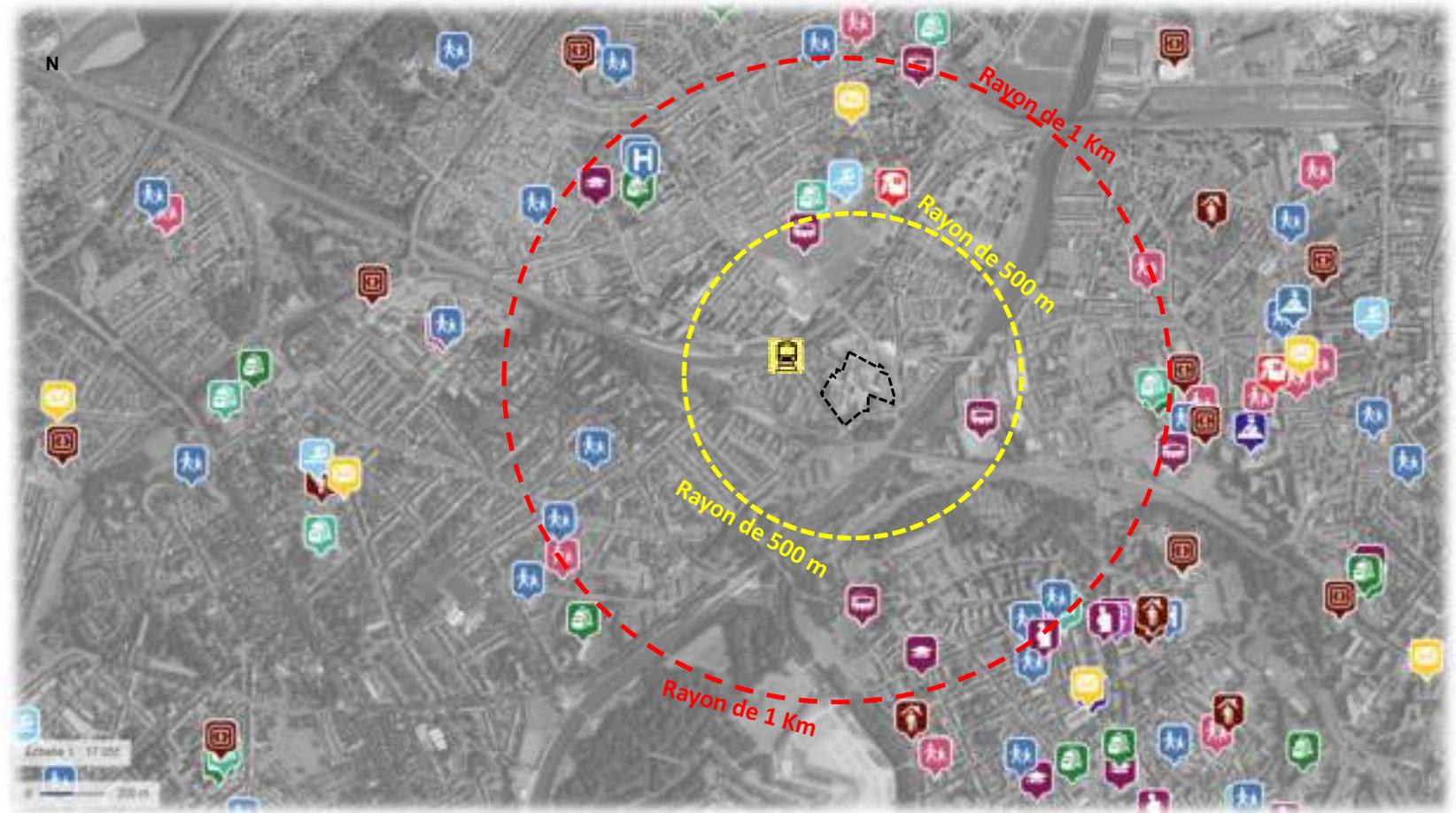
Ainsi, nous avons ajouté un aplat rouge avec une mention « Quartiers d'habitat » permettant d'être en cohérence avec la réalité de terrain.

Légende:

-  Zone de projet
-  Zones industrielles et commerciales et équipements publics
-  Tissu urbain discontinu
-  Espaces verts urbains
-  Équipements sportifs et de loisirs
-  Tissu urbain continu

Annexe 6 : Abords de la zone de projet

Source : Géoportail/ Ilévia

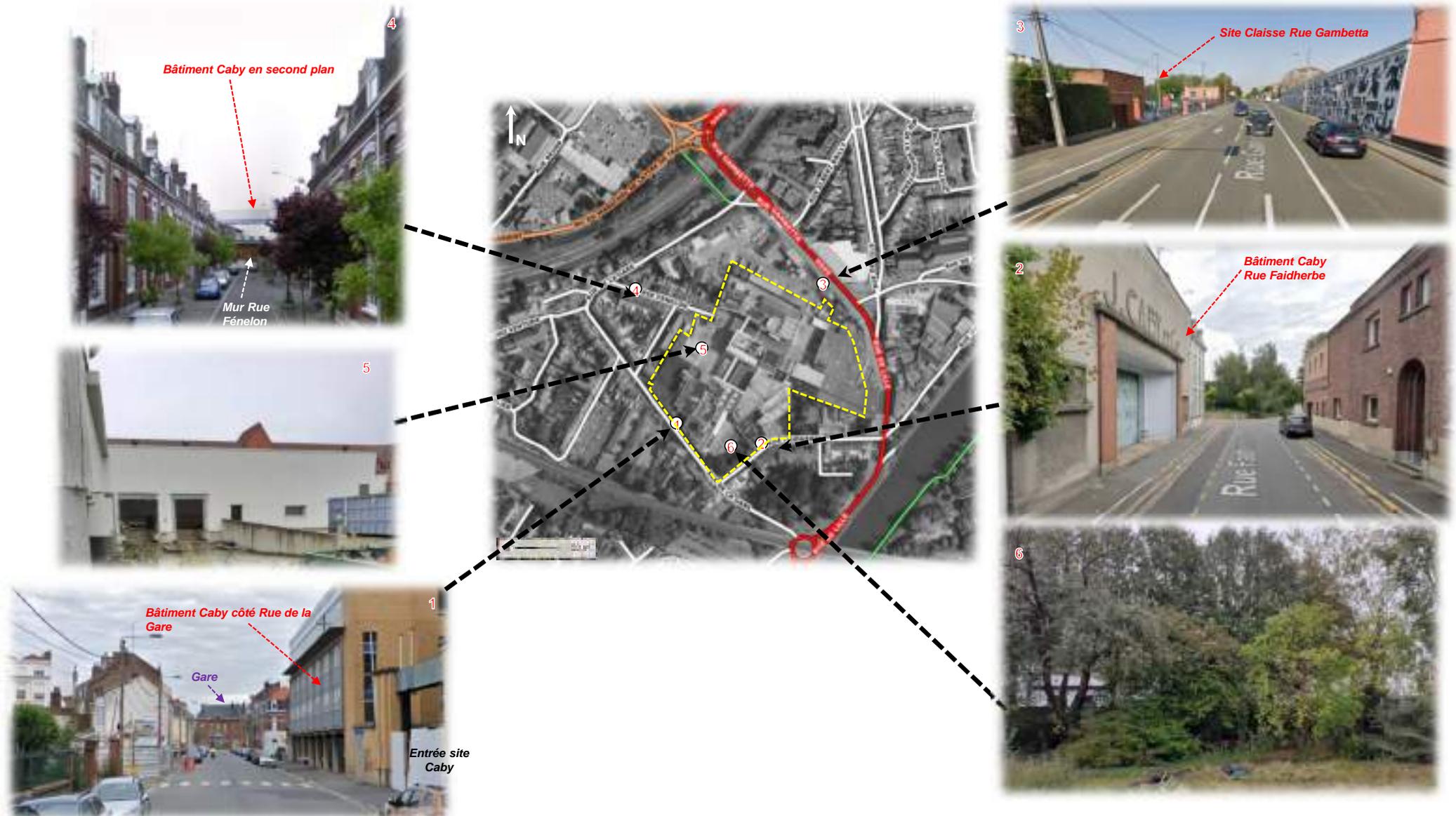


La figure ci-dessus présente les équipements publics présents à proximité de la zone de projet. Dans un rayon de 500 m défini autour du projet, on retrouve peu d'équipements, principalement des équipements sportifs mais aussi un collège. Dans le rayon de 1 km autour de la zone de projet ont été identifiés toute une série d'équipements publics : aussi bien des équipements scolaires (écoles maternelle / primaire / collège / lycée voire même universitaire) mais aussi un large panel d'équipements sportifs (stade / salle des sports / piscine). L'ensemble étant complété par des équipements culturels présents sur la commune de Lille mais aussi les services postaux ou encore le SDIS. La zone de projet s'installant en partie Sud du territoire communal, il bénéficie de la proximité d'équipements présents sur les communes de Lille et de Lambersart.

Annexe 4: Photos contexte proche et lointain (avant démolition)

Source: Géoportail-photographie aérienne

Le projet s'installe entre la Rue de la Gare / la Rue Faidherbe et la rue Gambetta. De larges emprises bâties structurent le front bâti de ces voies notamment Rue de la Gare et Rue Gambetta et ne permet pas de libérer les perspectives sur le tissu urbain existant notamment Rue Faidherbe ou rue Fénelon. Sur la photo 4 ci-dessous, l'imposant bâti industriel se développe au-dessus du mur en brique sis en fond de rue. Les vues vers l'intérieur du site sont plus dégagées depuis la Rue Gambetta et donc depuis le site Claisse. Les maisons installées notamment Rue Fénelon bénéficient aujourd'hui de vues plongeantes vers le site Caby notamment lorsque l'on se trouve en R+1 ou R+2 des maisons avoisinantes (cf. Photo 5 et 4).



Annexe 4: Photos contexte proche et lointain

Depuis le site Caby, très peu de perspectives visuelles s'offrent aux usagers vers l'extérieur hormis au niveau de l'entrée du site côté Rue de la Gare. Les habitants de ce bâtiment installé Rue Fénelon, dispose par contre d'une vue plongeante sur l'intérieur du site aujourd'hui complètement minéralisé. A noter que depuis l'intérieur du site, on peut observer les parties hautes des maisons avoisinantes étant donné la présence de murs en brique sur l'ensemble du pourtour (hauteur 3 à 4 m environ.).

Ci-dessous sont reprises les perspectives visuelles dont bénéficient les riverains de la Rue Faidherbe : hauts sujets végétalisés installés derrière des palissades en béton de 2 m de haut / bâtis existants maison et bâtiment béton de plusieurs mètres de hauteur) n'offrant donc aucune perspective lointaine.



Vue sur le site Caby depuis la rue Faidherbe

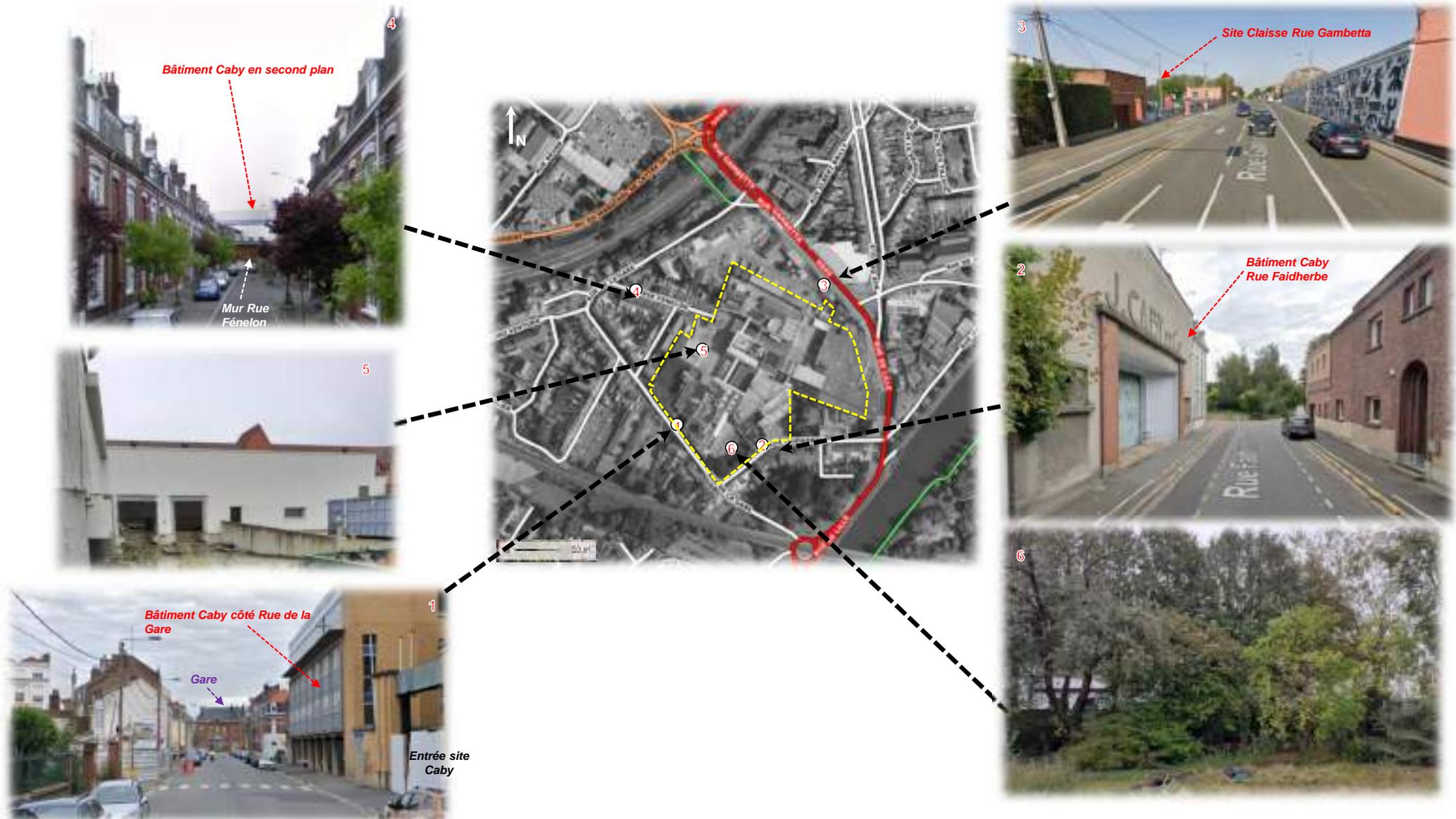


Vue depuis l'intérieur du site vers l'extérieur

Annexe 4: Photos contexte proche et lointain (avant démolition)

Source: Géoportail-photographie aérienne

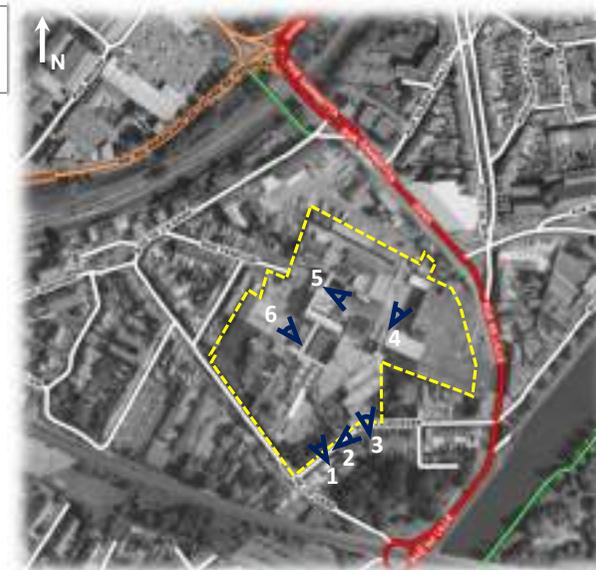
Le projet s'installe entre la Rue de la Gare / la Rue Faidherbe et la rue Gambetta. De larges emprises bâties structurent le front bâti de ces voies notamment Rue de la Gare et Rue Gambetta et ne permet pas de libérer les perspectives sur le tissu urbain existant notamment Rue Faidherbe ou rue Fénelon. Sur la photo 4 ci-dessous, l'imposant bâti industriel se développe au-dessus du mur en brique sis en fond de rue. Les vues vers l'intérieur du site sont plus dégagées depuis la Rue Gambetta et donc depuis le site Claisse. Les maisons installées notamment Rue Fénelon bénéficient aujourd'hui de vues plongeantes vers le site Caby notamment lorsque l'on se trouve en R+1 ou R+2 des maisons avoisinantes (cf. Photo 5 et 4). Les photos proposées ont été réalisées en octobre 2020 soit avant l'entame de la démolition.



Annexe 4: Photos contexte proche et lointain

Depuis le site Caby, très peu de perspectives visuelles s'offrent aux usagers vers l'extérieur hormis au niveau de l'entrée du site côté Rue de la Gare. Les habitants de ce bâtiment installé Rue Fénelon, dispose par contre d'une vue plongeante sur l'intérieur du site aujourd'hui complètement minéralisé. A noter que depuis l'intérieur du site, on peut observer les parties hautes des maisons avoisinantes étant donné la présence de murs en brique sur l'ensemble du pourtour (hauteur 3 à 4 m environ.).

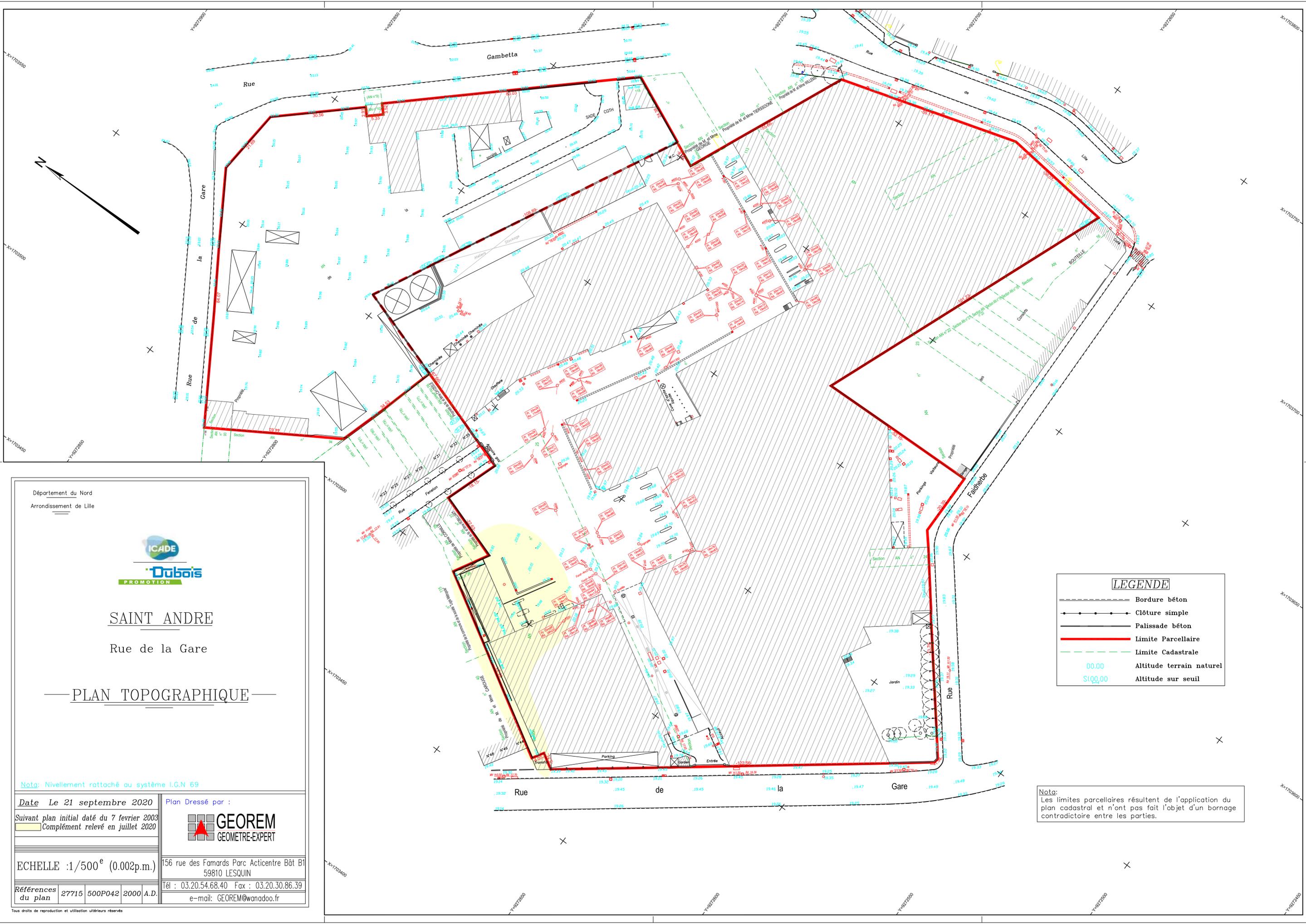
Ci-dessous sont reprises les perspectives visuelles dont bénéficient les riverains de la Rue Faidherbe : hauts sujets végétalisés installés derrière des palissades en béton de 2 m de haut / bâtis existants maison et bâtiment béton de plusieurs mètres de hauteur) n'offrant donc aucune perspective lointaine. Les photos datent d'Octobre 2020 avant l'entame de la démolition.



Vue sur le site Caby depuis la rue Faidherbe



Vue depuis l'intérieur du site vers l'extérieur



Département du Nord
Arrondissement de Lille



SAINT ANDRE
Rue de la Gare

PLAN TOPOGRAPHIQUE

Nota: Nivellement rattaché au système I.G.N 69

Date Le 21 septembre 2020
Suivant plan initial daté du 7 février 2003
Complément relevé en juillet 2020

Plan Dressé par :

156 rue des Famards Parc Acticentre Bât B1
59810 LESQUIN
Tél : 03.20.54.68.40 Fax : 03.20.30.86.39
e-mail: GEOREM@wanadoo.fr

ECHELLE : 1/500^e (0.002p.m.)

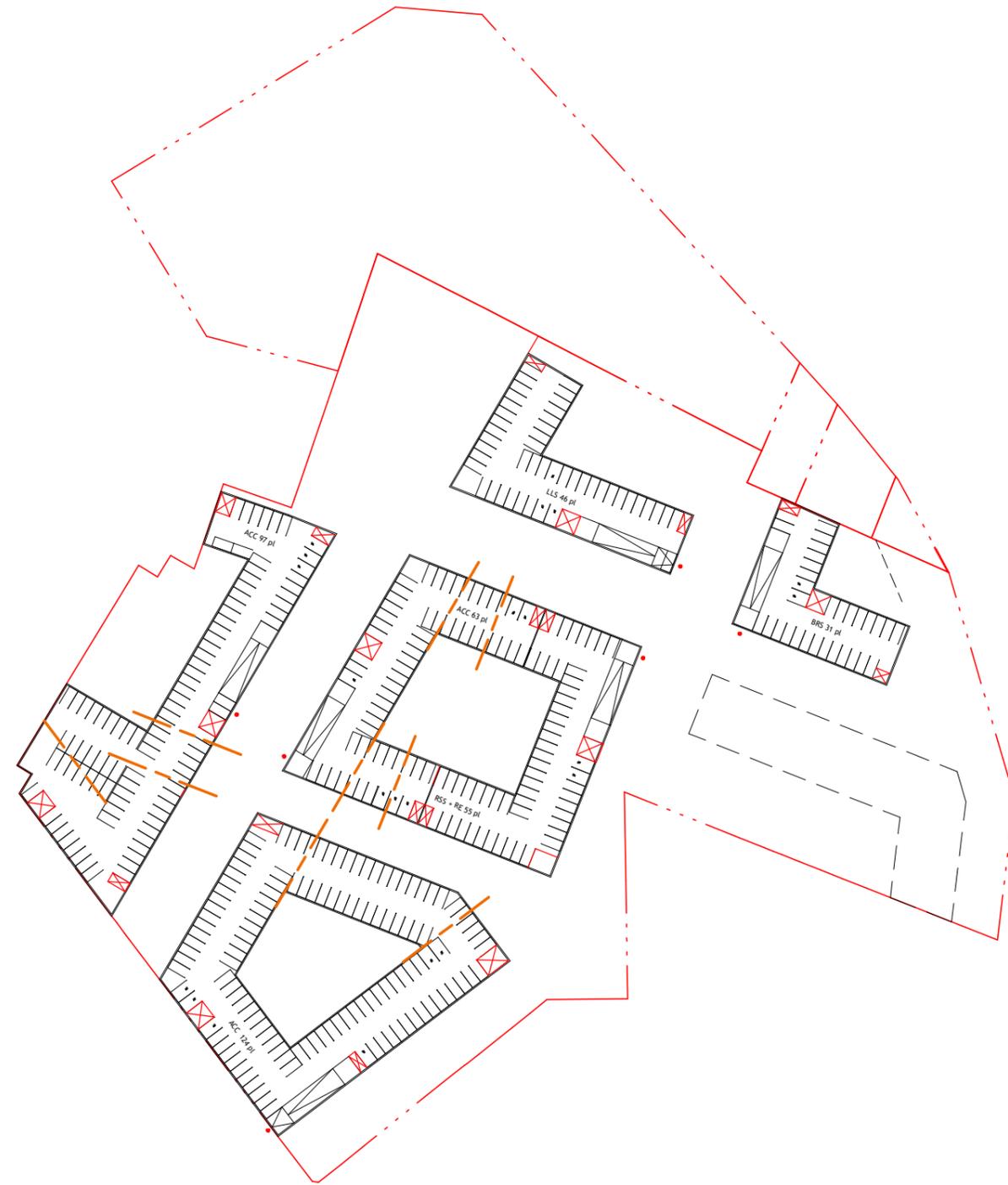
Références du plan 27715 500P042 2000 A.D.

Tous droits de reproduction et utilisation ultérieurs réservés

LEGENDE

- Bordure béton
- - - Clôture simple
- Palissade béton
- Limite Parcelleire
- - - Limite Cadastrele
- 00.00 Altitude terrain naturel
- S100.00 Altitude sur seuil

Nota:
Les limites parcelleires résultent de l'application du plan cadastral et n'ont pas fait l'objet d'un bornage contradictoire entre les parties.



18, rue Jean Moulin
59000 LILLE
T 03 20 74 00 74
F 03 20 74 08 40
agence@pierreloiscarlier.fr

Dubois Promotion, Icade, SIA		<h2>Sous-sol</h2>		
19250 SAINT-ANDRE-LEZ-LILLE				
40, rue de la gare 59350 Saint André Lez Lille		Date 08/04/2024	Echelle 1 : 1500	N° plan 08



PROGRAMME CABY

Logements : 29 398 m²
 265 logements libres / 40 logements BRS / 95 logements sociaux

- Bat A : 41 logements libres - 3007 m²
- Bat B : 56 logements libres - 4097 m²
- Bat C : 115 logements libres - 8447 m²
- Bat D : 53 logements libres - 3907 m²
- Bat E : 40 logements BRS et 19 logements LLS - 4498 m²
- Bat F : 76 logements LLS - 5439 m²

Commerces / Services : 1062 m²

- C1 : 668 m²
- C2 : 393 m²

Résidence Etudiants : 5 618 m²

- 220 chambres
- 210 m² salles communes
- 25 m² laverie
- 80 m² locaux techniques

Résidence Service Séniors : 7708 m² (locaux commun + chambres)

- 130 chambres
- 900 m² locaux communs: espaces services, espaces collectifs

Total : 43 787 m²



18, rue Jean Moulin
 59000 LILLE
 T 03 20 74 00 74
 F 03 20 74 08 40
 agence@pierreloiscarlier.fr

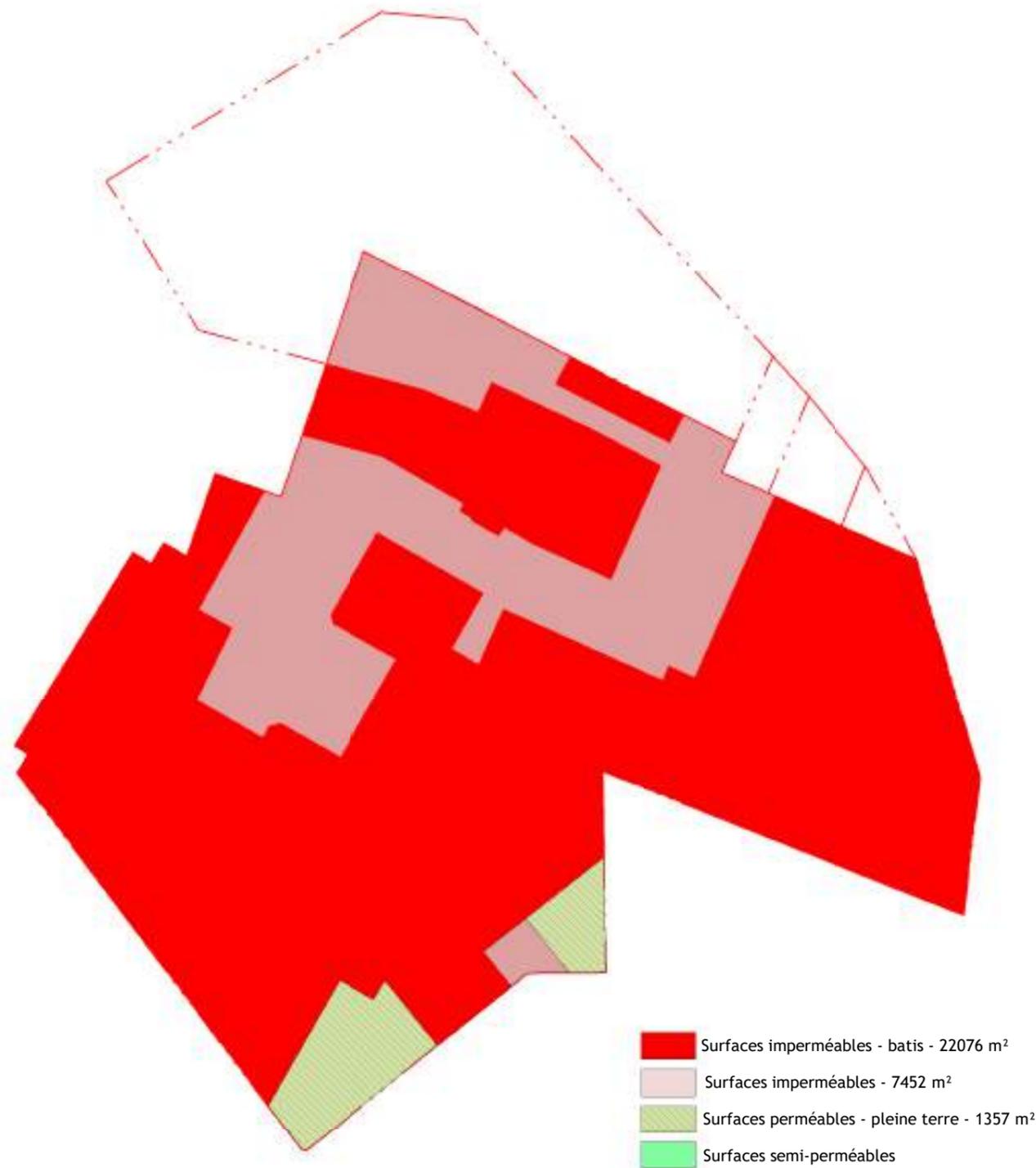
Dubois Promotion, Icade, SIA		Plan masse AVRIL 2024 Plan Masse - Hauteur 16m maximum	
19250 SAINT-ANDRE-LEZ-LILLE			
40, rue de la gare 59350 Saint André Lez Lille		Date	Echelle
		18/04/2024	1 : 1500
		N° plan	07.1

ANNEXE 5c : TABLEAU RECAPITULATIF PROGRAMMATION/STATIONNEMENT
Reconversion du site CABY à SAINT-ANDRE-LEZ-LILLE

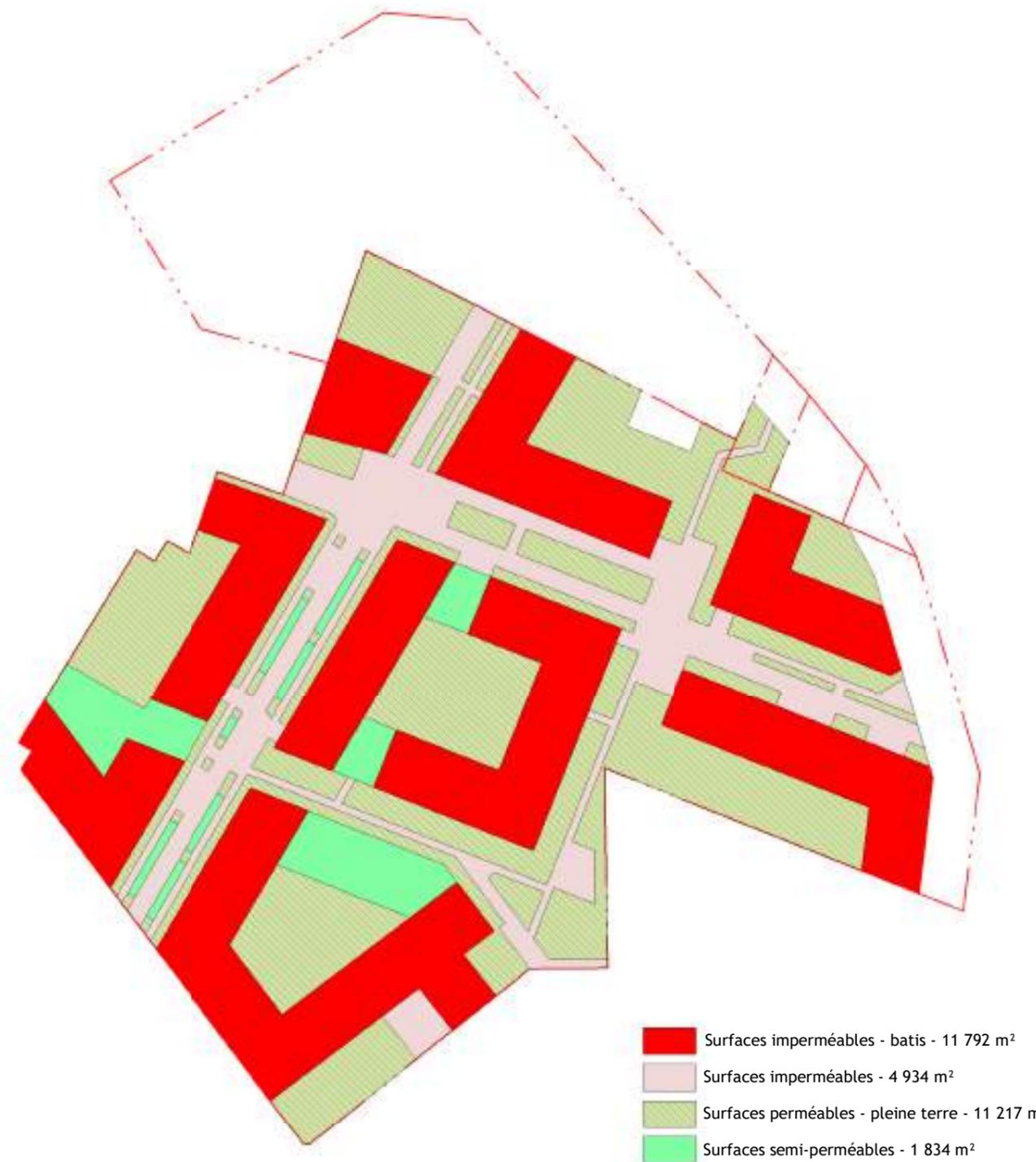
	ML 01		ML 02	ML 03		ML 04	ML 05	ML 06a	ML 07	
	Bât. A	Bât. B	Bât. C	Bât. D	RSS	RE	Bât. E	Bât. F	Chaufferie	TOTAL
Programmation	41 logements libres + 393 m ² de commerces/services	56 logements libres	115 logements libres	53 logements	Résidence Service-Sénior de 130 chambres + espaces communs	Résidence Etudiante de 220 chambres + espaces communs	40 logements BRS + 19 logements locatifs sociaux	76 logements locatifs sociaux + 668 m ² de commerces/services	Chaufferie (géothermie), lieu culturel, restauration en concertation avec la Mairie	400 logements (dont 265 logements libres / 40 logements en BRS et 95 logements sociaux) + 1062 m² de commerces et services + Résidence Etudiante de 220 chambres + Résidence Service-Séniors de 130 chambres + Chaufferie (géothermie), lieu culturel, restauration
Typologie des logements (donnée à titre indicatif)	16T2 / 8 T3 / 8 T3+ / 6 T4 et 3 T5	21 T2 / 11 T3 / 12 T3+ / 8 T4 et 4 T5	44 T2 / 22 T3 / 21 T3+ / 20 T4 et 8 T5	21 T2 / 10 T3 / 10 T3+ / 8 T4 et 4 T5	11 T1bis / 108 T2 et 11 T3	198 T1 / 22 T3 + 1 logement gardien	21 T2 / 11 T3 / 11 T3+ 10 T4 et 6 T5	30 T2 / 16 T3 / 16 T3+ / 11 T4 et 3 T5		
Surface	4 039 m ²		4 862 m ²	5 007 m ² environ		2 361 m ² environ	1 595 m ² environ	2 410 m ² environ	638 m ² environ	20 274 m² environ + 638 m² pour la parcelle de la Chaufferie
Surface Plancher(*)	3 007 m² environ + 393 m² environ de commerces/services	4 097 m² environ	8 447 m² environ	3 907 m² environ	7 708 m² environ	5 618 m² environ	4 498 m² environ	5 439 m² environ + 668 m² environ de commerces/services	950 m² environ	TOTAL SDP = 43 782 m² environ + 950 m² pour le bâtiment de la Chaufferie
Gabarit des bâtiments	R+1 à R+4	R+1 à R+4	R+2 à R+4	R+4	R+4	R+4 à R+5	R+4 à R+6	R+3 à R+4	R+2	
Accès viaire	<p align="center">Création d'un maillage viaire entre la Rue de la Gare et la Rue Fénelon, en double sens entre la rue de gare et les accès aux PK du ML 01 et ML 03, puis en sens unique jusqu'à la rue Fénelon assurant la desserte des parkings aménagés en sous-sol des différents bâtiments installés au droit des ML 01 et ML 03.</p> <p align="center">Création d'un accès en tourne-à-gauche (double-sens) depuis la Rue Gambetta assurant ainsi la desserte des parkings sous-sol des ML03 / ML 05 et ML 06a.</p> <p align="center">22 places de stationnement public seront créées en accompagnement de la voie créée entre les Rues de la Gare et Fénelon.</p>									
Stationnement à la parcelle	97 places privatives en sous-sol dont 5 places PMR Exigence PLU = 1 place/logement	124 places privatives en sous-sol dont 8 places PMR Exigence PLU = 1 place/logement	118 places privatives en sous-sol dont 7 places PMR Exigence PLU = 1 place/logement 1pl/6 chambres pour la RSS et la RE			31 places privatives en sous-sol dont 2 places PMR Exigence PLU = 0,5 place/logement	46 places privatives en sous-sol dont 3 places PMR Exigence PLU = 0,5 place/logement 1pl/ 240 m ² SP commerces	Sans objet	416 places privatives en sous-sol + 22 places créées en domaine public (le long de la voie créée entre la Rue de la Gare et la Rue Fénelon)	
Procédures Administratives engagées et phasage	<p align="center">Permis de Démolir n°PD 059527 20 00005 obtenu le 27 Aout 2020 Travaux de démolition en cours de finalisation Travaux de dépollution en cours de finalisation Dépôt Permis d'Aménager fin Mai 2024 Dépôt des PC Macro-Lot 2 & 4, prévu en Juin 2024; Dépôt des PC Macro-Lot 3, prévu en Septembre 2024; Dépôt des PC Macro-Lot 1& 6a prévu au 2eme Trimestre 2025 ; Dépôt des PC Macro-Lot 5, prévu à 4eme Trimestre 2025 Démarrage des travaux d'aménagement envisagé en 1er trimestre 2025 Démarrage des travaux de construction envisagé en 1er trimestre 2025 Livraison des 1^{ers} logements en 1er trimestre 2027</p>									

ANNEXE 5c : TABLEAU RECAPITULATIF PROGRAMMATION/STATIONNEMENT
Reconversion du site CABY à SAINT-ANDRE-LEZ-LILLE

	ML 01		ML 02	ML 03		ML 04	ML 05	ML 06a	ML 07	
	Bât. A	Bât. B	Bât. C	Bât. D	RSS	RE	Bât. E	Bât. F	Chaufferie	TOTAL
Programmation	41 logements libres + 393 m ² de commerces/services	56 logements libres	115 logements libres	53 logements	Résidence Service-Sénior de 130 chambres + espaces communs	Résidence Etudiante de 220 chambres + espaces communs	40 logements BRS + 19 logements locatifs sociaux	76 logements locatifs sociaux + 668 m ² de commerces/services	Chaufferie (géothermie), lieu culturel, restauration en concertation avec la Mairie	400 logements (dont 265 logements libres / 40 logements en BRS et 95 logements sociaux) + 1062 m² de commerces et services + Résidence Etudiante de 220 chambres + Résidence Service-Séniors de 130 chambres + Chaufferie (géothermie), lieu culturel, restauration
Typologie des logements (donnée à titre indicatif)	16T2 / 8 T3 / 8 T3+ / 6 T4 et 3 T5	21 T2 / 11 T3 / 12 T3+ / 8 T4 et 4 T5	44 T2 / 22 T3 / 21 T3+ / 20 T4 et 8 T5	21 T2 / 10 T3 / 10 T3+ / 8 T4 et 4 T5	11 T1bis / 108 T2 et 11 T3	198 T1 / 22 T3 + 1 logement gardien	21 T2 / 11 T3 / 11 T3+ 10 T4 et 6 T5	30 T2 / 16 T3 / 16 T3+ / 11 T4 et 3 T5		
Surface	4 039 m ²		4 862 m ²	5 007 m ² environ		2 361 m ² environ	1 595 m ² environ	2 410 m ² environ	638 m ² environ	20 274 m² environ + 638 m² pour la parcelle de la Chaufferie
Surface Plancher(*)	3 007 m² environ + 393 m² environ de commerces/services	4 097 m² environ	8 447 m² environ	3 907 m² environ	7 708 m² environ	5 618 m² environ	4 498 m² environ	5 439 m² environ + 668 m² environ de commerces/services	950 m² environ	TOTAL SDP = 44 737 m² (incluant les 950 m² pour le bâtiment de la Chaufferie)
Gabarit des bâtiments	R+1 à R+4	R+1 à R+4	R+2 à R+4	R+4	R+4	R+4 à R+5	R+4 à R+6	R+3 à R+4	R+2	
Accès viaire	<p align="center">Création d'un maillage viaire entre la Rue de la Gare et la Rue Fénelon, en double sens entre la rue de gare et les accès aux PK du ML 01 et ML 03, puis en sens unique jusqu'à la rue Fénelon assurant la desserte des parkings aménagés en sous-sol des différents bâtiments installés au droit des ML 01 et ML 03.</p> <p align="center">Création d'un accès en tourne-à-gauche (double-sens) depuis la Rue Gambetta assurant ainsi la desserte des parkings sous-sol des ML03 / ML 05 et ML 06a.</p> <p align="center">22 places de stationnement public seront créées en accompagnement de la voie créée entre les Rues de la Gare et Fénelon.</p>									
Stationnement à la parcelle	97 places privatives en sous-sol dont 5 places PMR Exigence PLU = 1 place/logement	124 places privatives en sous-sol dont 8 places PMR Exigence PLU = 1 place/logement	118 places privatives en sous-sol dont 7 places PMR Exigence PLU = 1 place/logement 1pl/6 chambres pour la RSS et la RE			31 places privatives en sous-sol dont 2 places PMR Exigence PLU = 0,5 place/logement	46 places privatives en sous-sol dont 3 places PMR Exigence PLU = 0,5 place/logement 1pl/ 240 m ² SP commerces	Sans objet		416 places privatives en sous-sol + 22 places créées en domaine public (le long de la voie créée entre la Rue de la Gare et la Rue Fénelon)
Procédures Administratives engagées et phasage	<p align="center">Permis de Démolir n°PD 059527 20 00005 obtenu le 27 Aout 2020 Travaux de démolition en cours de finalisation Travaux de dépollution en cours de finalisation Dépôt Permis d'Aménager fin Juillet 2024 Dépôt des PC Macro-Lot 2 & 4, prévu en Juillet 2024; Dépôt des PC Macro-Lot 3, prévu en Septembre 2024; Dépôt des PC Macro-Lot 1& 6a prévu au 2eme Trimestre 2025 ; Dépôt des PC Macro-Lot 5, prévu à 4eme Trimestre 2025 Démarrage des travaux d'aménagement envisagé en 1er trimestre 2025 Démarrage des travaux de construction envisagé en 1er trimestre 2025 Livraison des 1^{ers} logements en 1er trimestre 2027</p>									



1 Surfaces perméables - Existant



2 Surfaces perméables - Projet



18, rue Jean Moulin
59000 LILLE
T 03 20 74 00 74
F 03 20 74 08 40
agence@pierreloiscarlier.fr

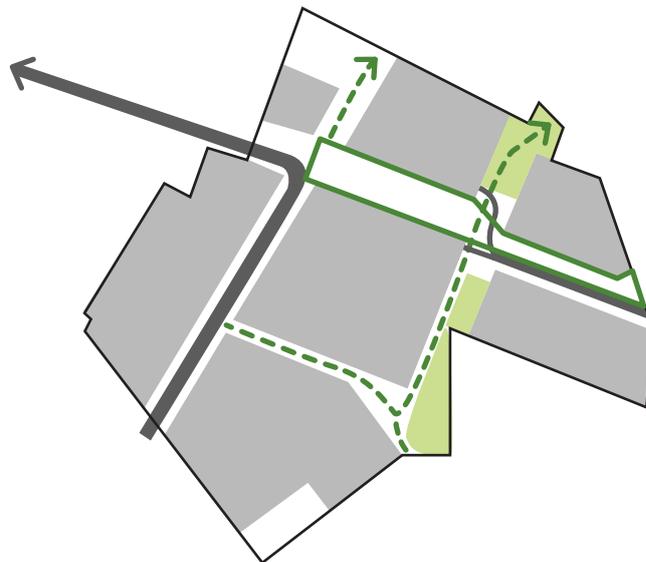
Dubois Promotion, Icade, SIA		Plan Perméabilité		
19250 SAINT-ANDRE-LEZ-LILLE				
40, rue de la gare 59350 Saint André Lez Lille		Date	Echelle	N° plan
		08/04/24	1 : 1500	22

Le paysage : source de biodiversité et de partage

Des usages de quartier de proximité

Les espaces publics du quartier sont pensés pour accueillir différents usages permettant à chaque habitant de profiter pleinement de sa vie de quartier. Une aire de jeux pour les enfants, un boulodrome et des terrasses de cafés sont présents pour satisfaire les envies de chacun.es.

-  chapelet d'espaces verts
-  espaces publics piéton
-  cheminements piéton
-  circulation voiture
-  droit de passage voiture



Inciter à d'autres modes de déplacement en pensant la voirie autrement

Inciter aux déplacements par des modes doux en rendant l'usage de la voiture moins systématique, notamment pour les trajets courts par l'aménagement d'espaces publics de qualités favorisant les déplacements des piétons et des cyclistes.

Mettre en place un véritable maillage piéton et cycliste sur l'ensemble du site, proposant une déclinaison de typologies d'espaces adaptées aux piétons ; rues, ruelles, placettes, cours chemins,...

Les cœurs des îlots seront ouverts et accessibles de manière à prolonger et à mettre en partage ces espaces.



Une gestion en surface des eaux pluviales

Au niveau du socle de la rue, les eaux pluviales seront récupérées par les espaces plantés, et leur traitement se fera en surface.

L'infiltration sur site sera privilégiée si possible, sinon les eaux seront tamponnées et renvoyées dans le réseau public par la suite.

L'aménagement visera à imperméabiliser au minimum ce quartier.

Aspect structurant du projet, support de la richesse de sa biodiversité liée à la Deûle mais aussi de qualité de vie en limitant les risques liés à l'eau ainsi qu'en réduisant les îlots de chaleur urbain



Un support pour la biodiversité

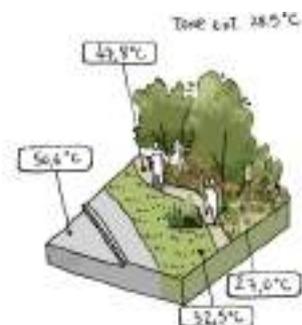
Les dispositifs de récupération des eaux de pluies en surface créent des milieux frais à humides, propices aux végétations des berges et mégaphorbiaies. Ces milieux ouverts, particulièrement riches, permettront la colonisation au cœur du projet de cortèges faunistiques spécifiques liés à la continuité écologique avec la Deule toute proche.

Des arbres et arbustes viendront agrémenter ces espaces afin d'assurer, pour la faune, la transition entre strate herbacée et arbustive.



Un îlot de fraîcheur

La présence d'eau en surface crée de la fraîcheur tout autour. De plus végétaliser au maximum les espaces libres permet de réduire l'impact de la chaleur en été en créant des îlots de fraîcheur. Développer de larges strates végétales et diversifiées permet aussi d'accueillir la petite faune locale en leur offrant un habitat de qualité.



Strates végétales

En terme de biodiversité, la représentation des différentes strates de végétation est primordiale. En effet, les transitions entre strate arborée, buissonnante et herbacée facilitent les déplacements des différents cortèges faunistiques et améliorent les connectivités, renforçant les corridors écologiques.



Strate arborée

Strate arbustive

Strate herbacée

Le choix d'une palette végétale adaptée

Il s'agit ici de favoriser une flore sauvage dans les espaces naturels et certains espaces urbains tout en privilégiant une palette végétale d'essences locales. Cette préconisation n'a pas pour but de supprimer toutes les essences horticoles mais de réintroduire les espèces "sauvages" au cœur de la ville.

Le choix d'une palette composée de végétaux autochtones favorise le maintien et le développement de la biodiversité.

Cette palette devra être adaptée aux conditions climatiques et de sol suivant les différents milieux naturels envisagés au sein du projet.

La diversification des espèces végétales, permet d'augmenter la diversité animale et notamment celle de la faune auxiliaire (prédateurs ou parasites des ravageurs et pollinisateurs).

La strate arbustive devra faire l'objet d'un entretien spécifique en termes de taille afin

de réduire les pratiques trop sévères et de guider ces végétaux afin de laisser passer le regard (taille d'éclaircie de façon à construire une architecture pérenne et à mettre en valeur la structure du végétal).

Les espèces indigènes plantées viendront de pépinières agréées par le Label "Végétal local" et/ou le Label "Vraies messicoles" afin d'éviter toute erreur d'espèce ou de variété ainsi que toute pollution génétique.



DUBOIS PROMOTION & ICADE
PROMOTION

SAINT-ANDRE-LEZ-LILE

**Requalification de la
friche Caby et création
d'un nouveau quartier**

***NOTE TECHNIQUE SUR LES
TRAVAUX DE VOIRIE, REDEAUX
DIVERS & ASSAINISSEMENT***

| Version : APS_02 [17/04/2024]

| Auteur : GD/NL



SOMMAIRE

A/ Présentation générale.....	2
B/ Voirie.....	3
C/ Assainissement	5
D/ Réseaux divers	9

A/ PRESENTATION GENERALE

Le terrain à aménager est situé sur la commune de SAINT ANDRE LEZ LILLE, dans le département du Nord. Il est bordé par les rues de la gare, Faidherbe, Fénelon, Gambetta et la M949 Jean Jaurès.

L'aménagement des différentes infrastructures, objet du présent document, permettront de viabiliser 6 lots destinés à recevoir, des bâtiments à usage résidentiel.

Le projet comprend :

- La rue des Aulnes reliant la rue de la Gare à la rue Fénelon (Axe nord-sud)
- Le cours fénelon et la terrasse de la Chaufferie (Axe Est – Ouest Piéton)
- Les axes de desserte, passage des Saules et Allée Faidherbe permettant de desservir les lots

Seule la rue des Aulnes est destinée à recevoir le trafic motorisé de desserte du quartier et de liaison.

Les autres axes seront destinés aux modes doux ou uniquement aux dessertes riveraines et aux véhicules de secours.

L'assainissement est du type séparatif au sein du projet.

Les eaux pluviales des infrastructures créées seront collectées, tamponnées et infiltrées

Un réseau d'eaux usées domestiques sera créé et connecté sur le réseau communautaire.

La desserte en eau potable, en électricité, en gaz et le raccordement sur le réseau téléphonique se feront à partir des réseaux existants à proximité du projet.

Ces travaux seront réalisés en 2 temps :

- 1er temps : travaux de viabilisation réalisés avant construction des logements
Réalisation des mouvements de terres principaux,
Réalisation des réseaux d'assainissement, des réseaux divers et des chaussées hors revêtements finaux.
- 2nd temps : travaux de finition réalisés après construction des logements.
Réalisation des trottoirs, des piétonniers, des parkings, pose des bordures-caniveaux, mise en œuvre de la couche de roulement sur la chaussée, pose de l'éclairage et la réalisation des aménagements paysagers hors parc forestier.



Extrait du plan masse de l'opération

B/ VOIRIE

La voie principale de l'opération sera la rue des Aulnes, l'axe Nord Sud
Celle-ci sera aménagée en zone 30 et respecta les prescriptions de la MEL.

La vitesse de circulation y sera limitée à 30 km/h.

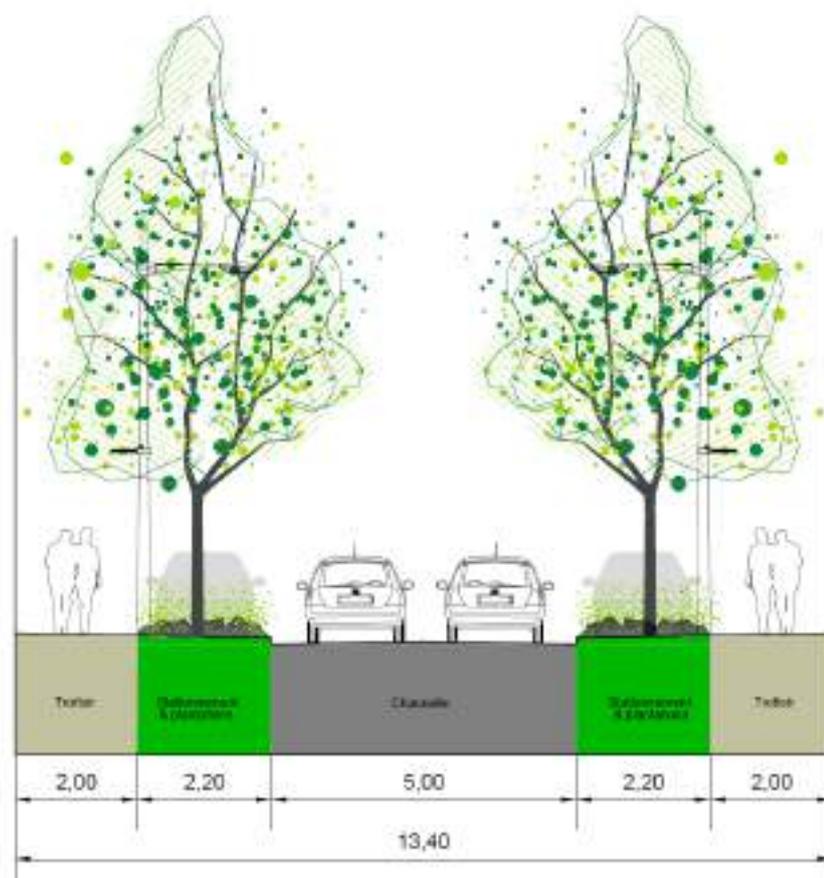
En outre, des équipements spécifiques de sécurité seront installés afin de ralentir les véhicules et sécuriser les traversées piétonnes des flux issus des drèves.

Les autres axes permettant de desservir les lots seront aménagés en zone de rencontre et les traitements de surface permettront de renforcer la priorité piétonne de l'infrastructure.

1. Profil en travers de l'axe nord sud

Le profil de la voie principale avec une emprise de 13.40m est le suivant :

- Trottoirs en pavés / largeur 2,0m
- Stationnements en pavés engazonnés / largeur 2.2m
- Chaussée en enrobé / largeur 5,0m
- Stationnements en pavés engazonnés / largeur 2,2m
- Trottoirs en pavés / largeur 2,0m



Coupe en travers rue des Aulnes

2. Structures mises en place

Les structures mises en œuvre seront conformes aux préconisations de l'étude géotechniques) et au catalogue des structures de la MEL.

La classe d'agressivité de la voie retenue est A3.

La constitution de la chaussée en enrobés sera la suivante :

- toile géotextile anticontaminante,
- couche de forme en matériaux classé D31 d'une épaisseur permettant l'obtention d'une PF2,

- couche d'accrochage,
- fondation en grave bitume 0/14 d'une épaisseur de 0,09 m,
- couche d'accrochage,
- couche de roulement en béton bitumineux 0/10 porphyre d'une épaisseur de 0,05 m.

La constitution de la chaussée en pavés (cours fénelon) sera la suivante :

- toile géotextile anticontaminante,
- couche de forme en matériaux classé D31 d'une épaisseur permettant l'obtention d'une PF2,
- fondation en grave mixte traitée d'une épaisseur de 0,25 m,
- couche de cure,
- revêtement en pavés béton à joints fermés au mortier d'une épaisseur de 0,12 m sur lit de pose au mortier d'une épaisseur de 0.03 m

Les places de stationnement en pavés joints verts auront la constitution suivante :

- toile géotextile anticontaminante,
- couche de forme en calcaire D31 d'une épaisseur de 0.25 m,
- couche de fondation en grave mixte traitée d'une épaisseur de 0.20 m,
- revêtement en pavés béton joints verts d'une épaisseur de 0,10 m sur lit de pose en sable sur 0.03m.

3. Voies pour véhicules de secours

L'emprise, la structure et la géométrie des voies permettront le passage des véhicules de secours du SDIS.

4. Collecte des ordures ménagères

Le tri et la collecte des déchets du futur quartier se fera par l'intermédiaire de points apport volontaires (PAV).

Ainsi quatre zones de PAV seront déployées à l'intérieur de l'opération, le long de l'axe nord-sud et de l'axe est-ouest.

Les cuves seront fournies et posées par les services dédiés de la MEL.

5. Stationnements

Au sein de l'espace rétrocedé plusieurs poches de stationnements sont prévues.

24 places longitudinales seront implantées le long de l'axe nord-sud.

6. Recyclage des matériaux de démolition

Lors de la démolition de l'ancienne usine Cabby, les matériaux de démolition ont été triés afin de préserver ceux présentant un potentiel de réemploi.

Des graves recyclées de démolition (GRD) ont ainsi pu être stockées sur site en attente de réemploi.

Sans le cadre des travaux VRD, elles viendront remplacer tout ou partie

- de la GNT nécessaire à la réalisation des couches de forme (Granulométrie 0/80),
- de la GNT nécessaire à la réalisation des zones de stockage (Granulométrie 20/80),
- de la GNT nécessaire à la réalisation des plateformes pour machine à pieux (Granulométrie 0/80).

C/ ASSAINISSEMENT

L'assainissement est du type séparatif au sein du projet avec tamponnement et infiltration des eaux pluviales (EP) et rejet des eaux usées domestiques (EU) dans le réseau existant à proximité du projet.

Le projet respectera les prescriptions du gestionnaire de l'assainissement de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Le réseau d'assainissement pluvial est conçu pour une occurrence Centennale (100 ans).

Les réseaux d'assainissement E.U. et E.P. seront constitués de canalisations en PVC SN 16.

Une inspection vidéo des réseaux, des essais d'étanchéité sur les canalisations et des tests de compactage (conformément au fascicule 70) seront réalisés en vue d'une rétrocession au service assainissement de la MEL.

RESEAU E.P.

Résumé des données géotechniques & Hydrogéologiques

Une étude G1 a été réalisée par l'intermédiaire du cabinet SEMOFI.

La réalisation d'une mission d'étude G2 -AVP est en cours et 3 piézomètres ont été posés.

Voici les éléments ressortant de l'étude G1 :

- Pas de niveau de nappe défini, en attente des relevés piézométriques
- Coefficient de perméabilité allant de 5.3×10^{-6} à 2.3×10^{-7} suite à la réalisation des essais Matsuo

Principes retenus compte tenu du contexte pour la gestion des eaux pluviales

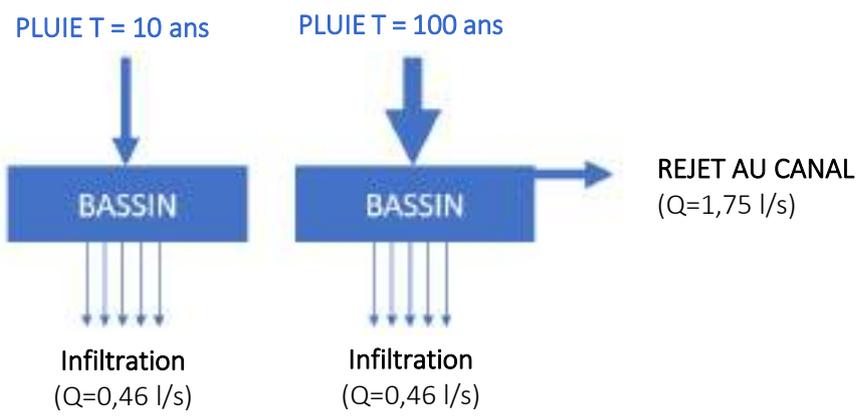
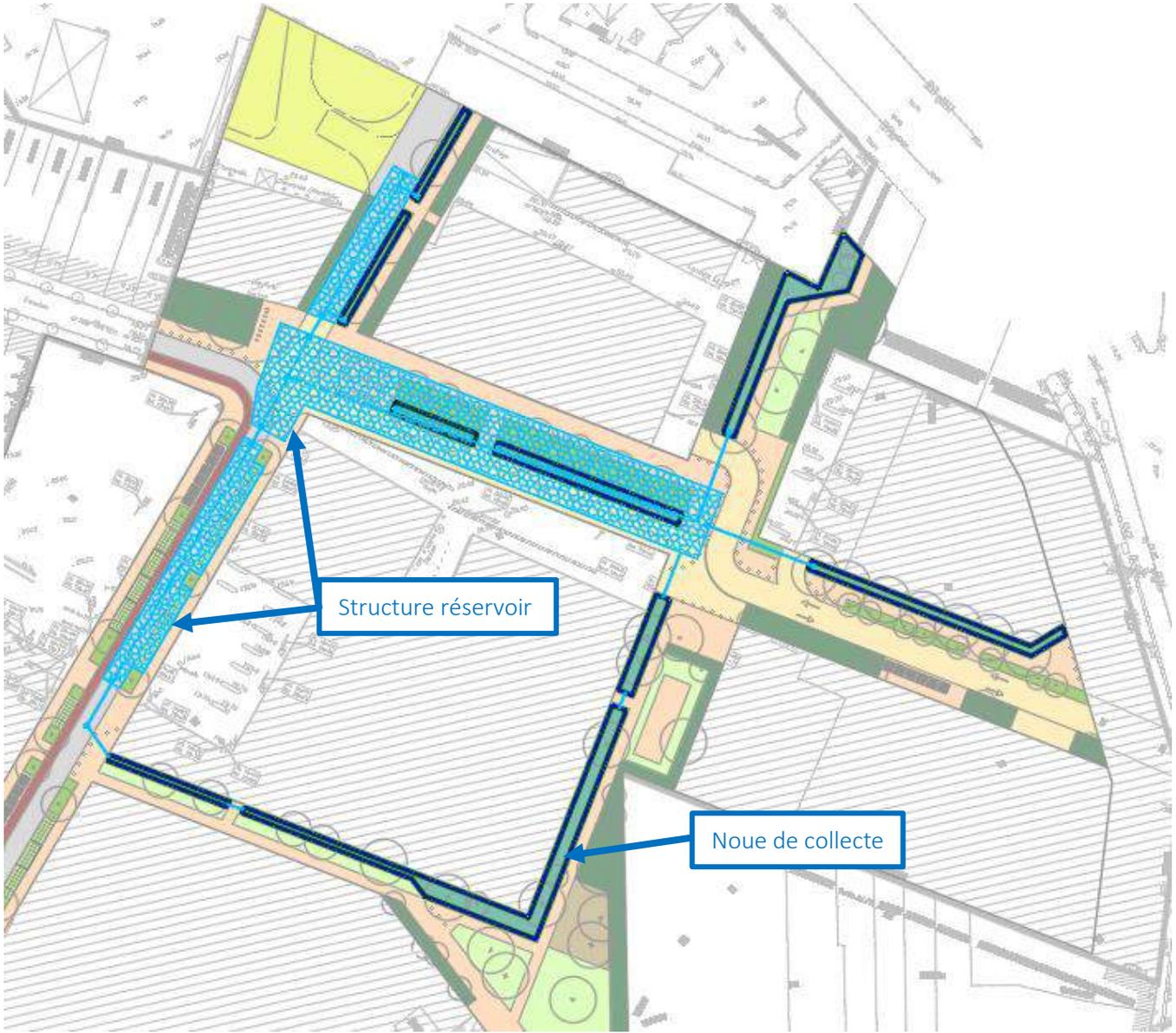
Compte tenu des données précédentes, il est impossible d'envisager une infiltration totale des eaux pluviales pour une pluie d'occurrence importante (Supérieure à 10 ans) et de garder des temps de vidange inférieure à 72h00. Cela étant et afin désengorger les réseaux communautaires et de respecter au mieux la doctrine communautaire concernant la gestion des eaux pluviales, nous allons également nous appuyer sur la proximité du projet avec le canal. 2 modes de fonctionnement s'appliqueront au projet

CAS N°1 : Pluies courantes (T < 10 ans) // INFILTRATION GLOBALE

- La globalité des **pluies courantes** du projet seront **infiltrées** sur la parcelle,
- Les ouvrages de tamponnement avant infiltration seront dimensionnés suivant les données météorologiques de la **station de Lesquin**,
- Nous utiliserons les espaces verts disponible comme noue de collecte afin d'acheminer les eaux pluviales vers l'ouvrage de tamponnement
- Les ouvrages de tamponnement / Infiltration auront une **superficie importante** afin que le débit infiltré soit le plus important possible.

CAS N°2 Pluies importantes (T > 10 ans jusque T=100 ans) // INFILTRATION & REJET AU CANAL

- La globalité des **pluies courantes** du projet seront **infiltrées** sur la parcelle et tamponnées **et régulées et rejetées vers les réseaux existants**,
- Les ouvrages de tamponnement avant infiltration seront dimensionnés suivant les données météorologiques de la **station de Lesquin**,
- Nous utiliserons les espaces verts disponible comme noue de collecte afin d'acheminer les eaux pluviales vers l'ouvrage de tamponnement
- Les ouvrages de tamponnement / Infiltration auront une **superficie importante** afin que le débit infiltré soit le plus important possible.
- Le débit complémentaire de **rejet vers le canal via un branchement existant situé rue de Lille** sera calé à 2l/s/ha soit 1,75 l/s.
- L'ouvrage de tamponnement sera situé en point bas au niveau des voiries de l'espace public, une structure réservoir sera mise en place sur une hauteur de 0.60m.
- La gestion des eaux pluviales des différents lots sera sur le même principe que celui énoncé ci-dessus.



DETERMINATION DU VOLUME DE TAMPONNEMENT DES EAUX PLUVIALES

ICADE
VILLE DE SAINT-ANDRE-LEZ-LILLE
Site Cabyl

Calcul selon courbe Intensité-Débit-Fréquence de type exponentielle ($Ia \times T^b$)

Nom de la courbe Lille - 100 ans - 0-11527 (MMA 1982-2021)
a = 13,843
b = 0,704

Surface de la zone	m ²	8 776,00		
Imperméabilisations				
Voies, trottoirs, parking	m ²	4 749,00	x 0,95 =	4 511,55
Pavés drainants	m ²	371,00	x 0,95 =	351,45
Espace Vert public	m ²	3 756,00	x 0,30 =	1 126,80
Surface active	m²	8 776,00	x 0,98 =	8 612,76

Débit de fuite	q _f	1,75
	RU _f	3,00
	RU _{mf}	325,24

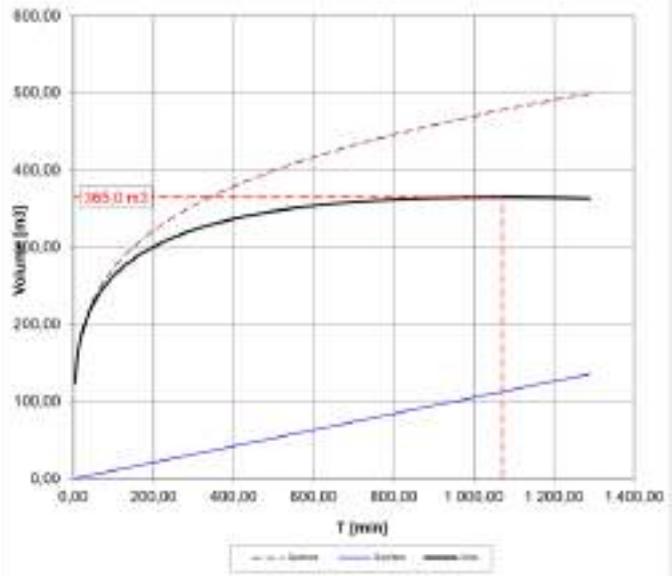
Calcul de la rétention		T _{cr}	min	1 011,1
	Période de retour	ans		100
	Région			Lille

Volume utile de stockage	m ³	309,00
--------------------------	----------------	--------

Mode de tamponnement			X
Surface tamponnement	m ²	1 487,0	
Hauteur de matériaux	m	0,03	
Indice de vide	%	49,3	
Volume de stockage	m ³	309,00	
Débit de fuite réglé	l/s	1,73	
Coef. de sécurité		1,05	Coef. multiplicateur (p=1)

Temps de vidange de l'ouvrage	hr	57,4
Temps de vidange de l'évacuation	hr	28,2

Volume de retenue nécessaire



13/03/2024

DETERMINATION DU VOLUME DE TAMPONNEMENT DES EAUX PLUVIALES

ICADE
VILLE DE SAINT-ANDRE-LEZ-LILLE
Site Cabyl

Calcul selon courbe Intensité-Débit-Fréquence de type exponentielle ($Ia \times T^b$)

Nom de la courbe Lille - 10 ans - 0-11527 (MMA 1982-2021)
a = 0,566
b = 0,743

Surface de la zone	m ²	8 776,00		
Imperméabilisations				
Voies, trottoirs, parking	m ²	4 749,00	x 0,95 =	4 511,55
Pavés drainants	m ²	371,00	x 0,95 =	351,45
Espace Vert public	m ²	3 756,00	x 0,30 =	1 126,80
Surface active	m²	8 776,00	x 0,98 =	8 612,76

Débit de fuite	q _f	0,46
	RU _f	0,52
	RU _{mf}	27,30

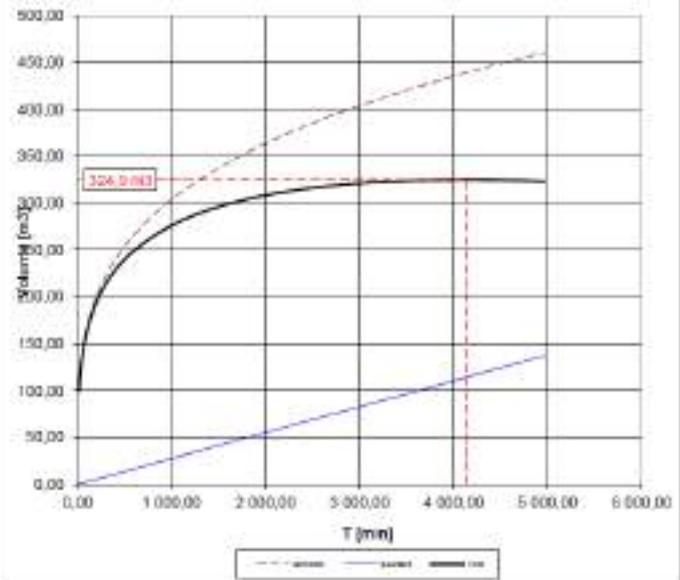
Calcul de la rétention		T _{cr}	min	4 135,12
	Période de retour	ans		10
	Région			Lille

Volume utile de stockage	m ³	324,89
--------------------------	----------------	--------

Mode de tamponnement			X
Surface tamponnement	m ²	2 695,9	
Hauteur de matériaux	m	0,50	
Indice de vide	%	35,0	
Volume de stockage	m ³	324,89	
Perméabilité	m/s	2,3E-07	
Débit de fuite réglé	l/s	0,46	
Débit de fuite réglé	l/s	0,00	
Coef. de sécurité		1,00	Coef. multiplicateur (p=1)

Temps de vidange de l'ouvrage	hr	196,2
Temps de vidange de l'évacuation	hr	211,4

Volume de retenue nécessaire



16/03/2024

RESEAU EU.

Les eaux usées seront collectées et rejetées gravitairement vers les réseaux existants autour de la parcelle.

Le réseau E.U. est constitué d'une canalisation PVC SN16 Ø 200mm placée sous la voirie.

Les macrolots seront raccordés au réseau projeté par des branchements de diamètre Ø200 mm.
Des regards de branchement seront implantés en domaine public à la limite de l'emprise de chaque macrolot.

L'ensemble des branchements au réseau communautaire fera l'objet de demande de raccordement auprès de la MEL.

D/ RESEAUX DIVERS

Tous les réseaux divers seront posés en tranchée commune ouverte par l'aménageur à l'intérieur de l'opération et se raccorderont à ceux existants à proximité du projet.

1. EAU POTABLE ET DEFENSE INCENDIE

Les travaux seront conformes aux prescriptions du gestionnaire du réseau et du S.D.I.S.

Le maître d'ouvrage prend en charge la pose de la canalisation d'eau dans la tranchée commune ouverte au sein de l'opération ainsi que les branchements jusqu'aux fosse à compteur en limite de macrolot.

Il est prévu l'implantation d'un nouveau poteau incendie pour permettre la couverture de la défense incendie sur tout le périmètre.

2. ELECTRICITE

Si nécessaire, des postes transformateurs seront installés à l'intérieur de l'opération. Ces postes seront alimentés à partir du réseau HTA à proximité du site et suivant les prescriptions du concessionnaire.

L'aménageur prend en charge la desserte électrique à l'intérieur de l'opération ainsi que les branchements des macrolots jusqu'en limite de ceux-ci.

3. GAZ

Sans objet

4. GENIE CIVIL DU RESEAU TELECOM-FIBRE OPTIQUE

L'aménageur prend à sa charge le génie civil des réseaux de desserte téléphonique et fibre optique en accord avec les services compétents des opérateurs concernés.

Les travaux comprendront la fourniture et la pose de gaines PVC Ø80 et Ø60 ainsi que leur protection, la construction de chambres de tirage normalisées de gabarit minimum L3 pour le réseau structurant.

Les macrolots seront raccordés sur des chambres des tirage type L2T implantées en limite de parcelle.

5. ECLAIRAGE PUBLIC

Les travaux comprendront la fourniture et la pose de fourreaux, du câble d'alimentation, la construction de chambres de tirage et la pose de mâts d'éclairage.

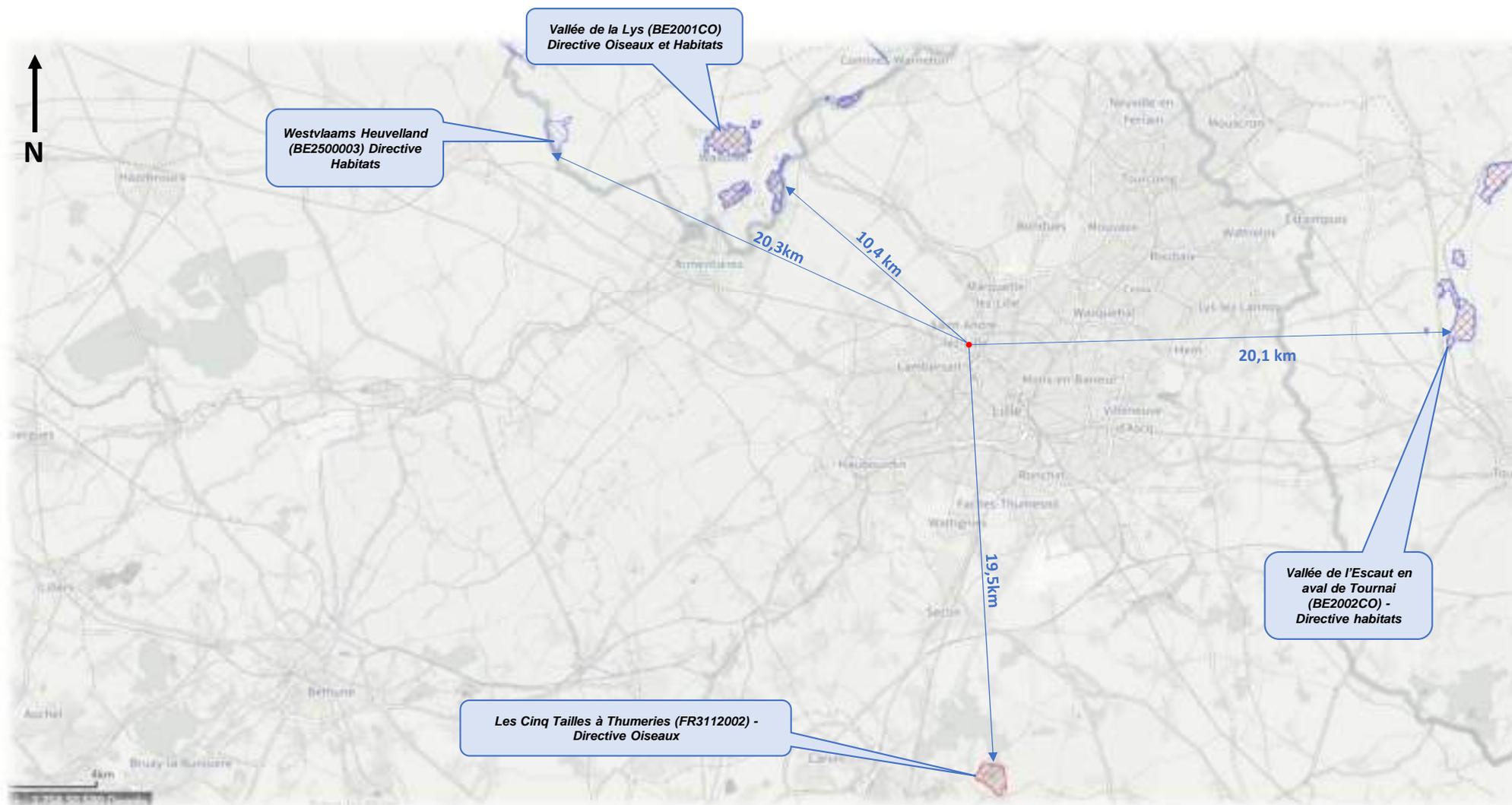
Une nouvelle armoire de commande publique pour l'éclairage extérieur des futures voie publiques sera créée et connectée.

L'éclairage respectera les normes en termes d'éclairément et d'accessibilité et se conformera aux préconisations de la ville.

Les luminaires seront équipés de lanterne à LED.

Annexe 7 : Localisation des zones NATURA 2000 les plus proches

Sources : D.R.E.A.L. Hauts-de-France / Natura 2000 Europe



Légende:

● Zone de projet

Habitats Directive Sites (pSCL, SCI or SAC)

▨ Habitats Directive Sites (pSCL, SCI or SAC)

Birds Directive Sites (SPA)

▨ Birds Directive Sites (SPA)

La zone de projet est installée en dehors des zones NATURA 2000.

Les plus proches sont :

- La Vallée de la Lys (site code : BE2001CO) Directive Oiseaux et Habitats à environ 10,4 km au Nord-Ouest de la zone de projet;
- Westvlaams Heuvelland (site code BE2500003) –Directive Habitats- à environ 20,3 km au Nord-Ouest de la zone de projet;
- La Vallée de l'Escaut en aval de Tournai (site code BE2002CO) Directive Habitats à environ 20,1 km à l'Est de la zone de projet;
- Les Cinq Tailles (Site code: FR3112002) Directive Oiseaux à environ 19,5km au Sud de la zone de projet.



ANNEXE H: NOTE DE PRESENTATION DU PROJET ET DEFINITION DES IMPACTS ET MESURES ERC

Reconversion de la Friche Caby à SAINT-ANDRE-LEZ-LILLE

1. HISTORIQUE DU SITE

1.1. Un site caractéristique à l'identité industrielle affirmée

Installée depuis 1929 sur la commune de Saint-André, l'usine Jean Caby occupe une place importante dans l'histoire économique de la commune et dans le quartier de la gare où elle est implantée. C'est un site iconique pour la commune, sujet important de son patrimoine industriel, qui formait jusqu'il y a peu, une véritable ville dans la ville.

Suite à l'arrêt de son activité, cette usine laisse derrière elle une vaste *friche industrielle*, faisant désormais partie intégrante du tissu urbain.

Le projet proposé consiste en la mutation de ce secteur industriel vers un nouveau quartier de vie, d'habitation et de nature en ville.

À l'échelle métropolitaine, le site Caby occupe une position stratégique et privilégiée au cœur de la métropole lilloise : situé au Nord de Lille, à proximité de la Deûle et à l'intersection de plusieurs grandes infrastructures et des voies ferrées reliant les gares d'Euralille, de la Madeleine ainsi que d'Armentières et Hazebrouck plus à l'ouest. Le site est implanté en entrée de la ville, est extrêmement bien desservi par les infrastructures et bénéficie d'un cadre naturel agréable.

A noter que nos réflexions se sont portées sur l'ensemble du site comprenant le site Caby et le site Claisse (installé au Nord) toujours en activité. A noter que dans le cadre du présent dossier, seul le site Caby est traité étant donné qu'à ce jour, le site Claisse reste en activité et que nous avons, de fait, aucune certitude sur la libération des terrains.

1.2. Des ambitions urbaines multiples aux échelles communale et métropolitaine



Axe historique du développement économique, la Deûle a attiré de nombreuses activités industrielles à partir du XIXème siècle. La plupart d'entre elles ont aujourd'hui cessé leurs activités. La libération de ces emprises industrielles laisse place à un foncier important, dont les enjeux sont particulièrement forts au regard de leur situation : au cœur de la Métropole Européenne de Lille, à proximité des commodités des centres-villes et à proximité de l'eau, aujourd'hui convoitée pour son potentiel paysager, de loisirs et de mobilités. Ancien territoire d'industries, la commune de Saint-André présente plusieurs sites d'opération de renouvellement urbain donnant lieu à des projets de grandes ampleurs, au sein de la MEL.

Le projet urbain veillera à respecter les objectifs émis par les autorités compétentes, à savoir :

- Faire des abords des cours d'eau, des lieux de haute qualité paysagère, urbaine et architecturale ;
- Diversifier l'offre nouvelle de logement afin d'assurer l'ensemble des parcours résidentiels ;
- Rechercher une qualité optimale d'insertion au sein des tissus existants et connecter le site au tissu urbain ;
- Reconquérir les entrées de villes ;
- Développer un maillage des espaces publics à l'échelle du quotidien, pour tous les modes de transports et tous les usages, autour desquels les bâtiments se structureront ;
- Redonner de la place au végétal dans cet espace jusqu'à lors très minéral.

1.2.1. Un emplacement remarquable

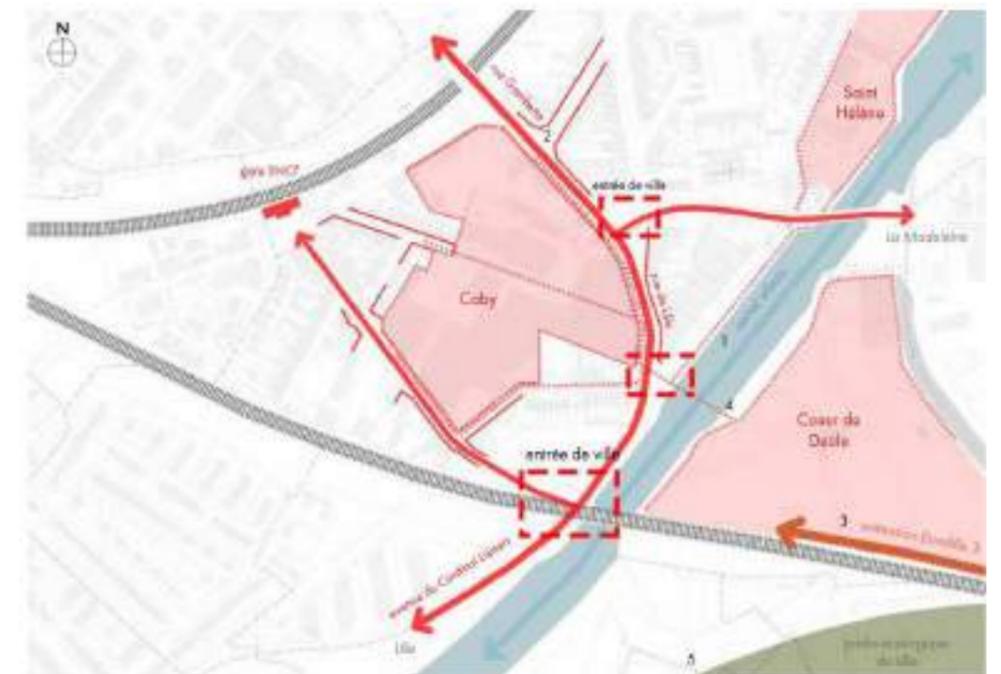
L'ambition que nous avons pour ce projet, à l'échelle de la ville, n'est pas d'envisager un simple projet d'aménagement supplémentaire mais **bien d'inclure le site dans une réflexion plus globale en le liant avec le tissu urbain existant notamment au travers d'espaces publics partagés et en apportant un soin particulier sur le traitement de ses coutures, des limites.**

L'autre manière d'inscrire le projet Caby à l'échelle de la ville, c'est de proposer, à travers la requalification des Bords de Deûle, un lien avec la récente opération Sainte-Hélène, et un second avec le projet Cœur de Deûle. La Deûle deviendrait ainsi une sorte de trait d'union entre ces trois projets, géographiquement très proches. Le projet Caby bénéficie d'un emplacement remarquable, à plusieurs titres. C'est avant tout une entrée de ville, depuis Lille ou La Madeleine.

Il se situe également à la croisée de secteurs stratégiques :

- 1_A proximité de la Deûle, canal urbain et naturel, axe actuellement valorisé par la ville au travers d'aménagement des berges.
- 2_Inclus dans la ville intense*, avec la gare SNCF, les transports en communs (liane et future ligne de tramway), le centre-ville, des commerces et activités tertiaires.
- 3_Au contact d'Euralille 3 qui tend vers une densification du quartier d'affaire avec notamment l'installation du nouveau Palais de Justice. La gare Lille-Europe se situe à 1.5 km à vol d'oiseau du site. Il faut compter 10min en vélo pour s'y rendre depuis le site du projet.
- 4_Face au site Cœur de Deûle, sur lequel nous pouvons également proposer un projet d'aménagement de type marina pour la plaisance fluviale, parc et petits équipements accompagnant une programmation de loisir.
- 5_A proximité du secteur du Vieux-Lille, du jardin écologique de Lille et du parc de la Citadelle, véritable poumon vert de la Métropole.

Le projet sera une rotule d'articulation entre ces différentes zones, entre une zone bleue et verte, et une urbanisation qui s'intensifie pour répondre au besoin croissant du territoire.



1.2.2. Un complexe industriel, fruit d'une histoire centenaire



1933

L'usine ouvre en 1929
La gare est déjà présente pour les voyageurs mais aussi pour les marchandises
Peu d'urbanisation encore à l'époque, des parcelles agricoles sont encore présentes sur le site de Claisse



1985

L'usine évolue peu
La Deûle est mise à grand gabarit et l'écluse de Saint-André est alors détruite
La gare de marchandises attenante à la gare de Saint-André est démolie
De l'autre côté de la Deûle, le triangle des Ferrailleurs commence à être déconstruit



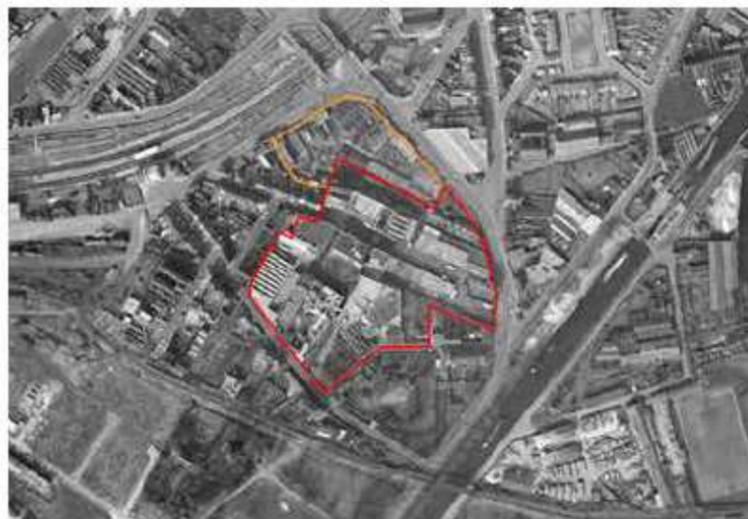
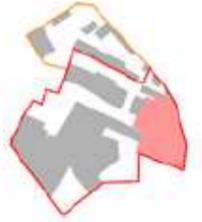
1955

L'usine s'agrandit beaucoup durant cette période, la chaudière date de ce moment
Le lotissement du sud du quartier Sainte-Hélène est alors en cours de construction



2005

La dernière extension est construite le long de la rue de Lille
Un nouveau quartier est aménagé à la place de la gare de marchandises
La ligne de chemin de fer menant à la gare d'Euralille est mise en tranchée
L'ensemble du secteur industriel nord commence à être abandonné



1965

L'usine continue son extension, la « Maison Caby » que le projet compte préserver est construite
L'urbanisation s'intensifie, le quartier du Canon d'Or commence à être aménagé au sud
La passerelle piétonne vers le reste de la commune est construite.



2020

Le 27 juin 2018 l'entreprise Jean Caby est mise en liquidation judiciaire. La production industrielle est arrêtée.
Le quartier Saint-Hélène est construit



1.2.3. Une insertion dans un tissu urbain complexe

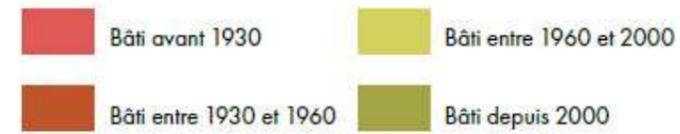
Le projet prend place dans un contexte, aujourd'hui, fortement urbanisé et morcelé par les infrastructures de transport et les barrières naturelles telle que la Deûle.

Dans ce secteur, les tissus urbains sont en patchwork, liés aux époques de constructions successives par « tâches » ayant leurs typologies propres : le logement en bande en front à rue des années 1930 s'étant progressivement mis en retrait pour laisser place à un jardinnet avant, puis aux pavillons individuels et logements mitoyens. Le quartier de la gare compte quelques belles villas qui témoignent du passé industriel fleurissant de ce secteur.

Récemment les projets de quartier se multiplient dans le sillage de la déprise industrielle qui ouvre des opportunités. De nouveaux quartiers d'immeubles de logements collectifs, cette fois, prennent place sur ces espaces délaissés en friche.

Jusqu'ici les industries coupaient Saint-André-lez-Lille de la Deûle. Un ensemble d'ateliers, d'entrepôts et de lieux tertiaires occupent toujours une place privilégiée, face à la Deûle, rue Victor Hugo.

Le projet du site Caby doit être l'occasion d'ouvertures pour permettre de renouer un contact entre ces deux entités.



1.3. Un site artificialisé mais à proximité des lieux de nature et de biodiversité

1.3.1. Artificialisation ancienne et minéralité de sols



Actuellement le site est très fortement urbanisé. L'usine et les espaces attenants occupent la quasi-totalité de la parcelle, dont le sol est très majoritairement *imperméabilisé**. Peu de place est laissé à la végétation et seul quelques « poches » subsistent. Pour répondre aux besoins de la production industrielle, près de 4 500m² ont également été excavés. Le résultat du diagnostic de pollution des sols et les préconisations émises dans le plan de gestion (cf. *Annexe F*) seront respectés et nous permettront d'adapter les usages futurs aux caractéristiques du sol.



1.3.2. Végétalisation à proximité immédiate du site

Les quelques « poches » végétales subsistantes se situent en périphérie du site. Elles se composent principalement d'une flore locale : charmes, peupliers blancs, marronniers, érables (champêtres et pseudoplatanus), hêtres pourpres, etc.

On y observe des biotopes très spécifiques :

- Au Nord-Ouest, les talus et ballasts ferroviaires sont le supports d'une flore propre : buddleia davidii, epilobium, nombreuses ombelles (carota, conium, heracleum sphondylium), festuca pratensis, chenopodium, fallopia, clematis vitalba, polygonum, phleum, vicia, centaurea jacea, etc ;
- à l'Est, la Deûle et ses berges accueillent une faune et une flore totalement différentes de celles des voies ferrées: saules pleureurs, saules blancs, peupliers, lysimaques, et de nombreuses herbacées des prairies humides.

Biotope des talus ferroviaires



Biotope des bords de Deûle



1.3.3. La proximité avec les Bords de Deûle, un atout indéniable

Situé à environ 50 mètres de l'extrémité du site Caby, le canal de la Deûle offrira un cadre de vie agréable et recherché, pour l'ensemble des personnes qui seront amenées à fréquenter le nouveau quartier.

Le canal de la Deûle représente un espace pour se déplacer autrement, une parenthèse pour les travailleurs, une promenade pour les habitants du nouveau quartier.

Cette nature, à proximité du cœur métropolitain et de ses commodités, est partagée par tous.

L'évolution des pratiques engendre une adaptation progressive à la pratique des berges de la Deûle, à travers la MEL. Notre projet s'inscrit pleinement dans cette démarche.

Nous verrons ensuite comment la Deûle peut devenir trait d'union entre les opérations récentes de renouvellement urbain (Sainte-Hélène > Caby > Cœur de Deûle).

L'histoire de la Deûle s'écrit depuis près de sept siècles. Le tracé que nous connaissons aujourd'hui est relativement récent au regard de l'histoire de ce cours d'eau. Le canal a évolué au fil du temps. Autrefois véritable outil pour les industries, il est aujourd'hui une force pour les opérations de renouvellement urbain.

Notre site a une double particularité. En plus de sa proximité avec l'eau, il se situe également au sud de l'Arc Nord. Il se trouve entre deux corridors naturels : un arc vert et un ruban bleu.

Notre ambition est de créer un nouveau quartier, offrant l'ensemble des fonctions urbaines : des logements répondant à tous les besoins, de l'activité économique, des commerces de proximité et des espaces publics qualitatifs prenant appui sur les trames paysagère. La Deûle prend une part importante dans cette trame. **L'objectif de notre projet étant de trouver une mixité urbaine, sociale mais aussi fonctionnelle dans le quartier.**

En milieu urbain, les habitats tendent à se fragmenter et limitent la circulation et la diffusion des espèces. Il est primordial aujourd'hui d'instaurer des stratégies de protection de la biodiversité dont l'objectif serait de réduire la destruction des habitats naturels et d'assurer des continuités écologiques.

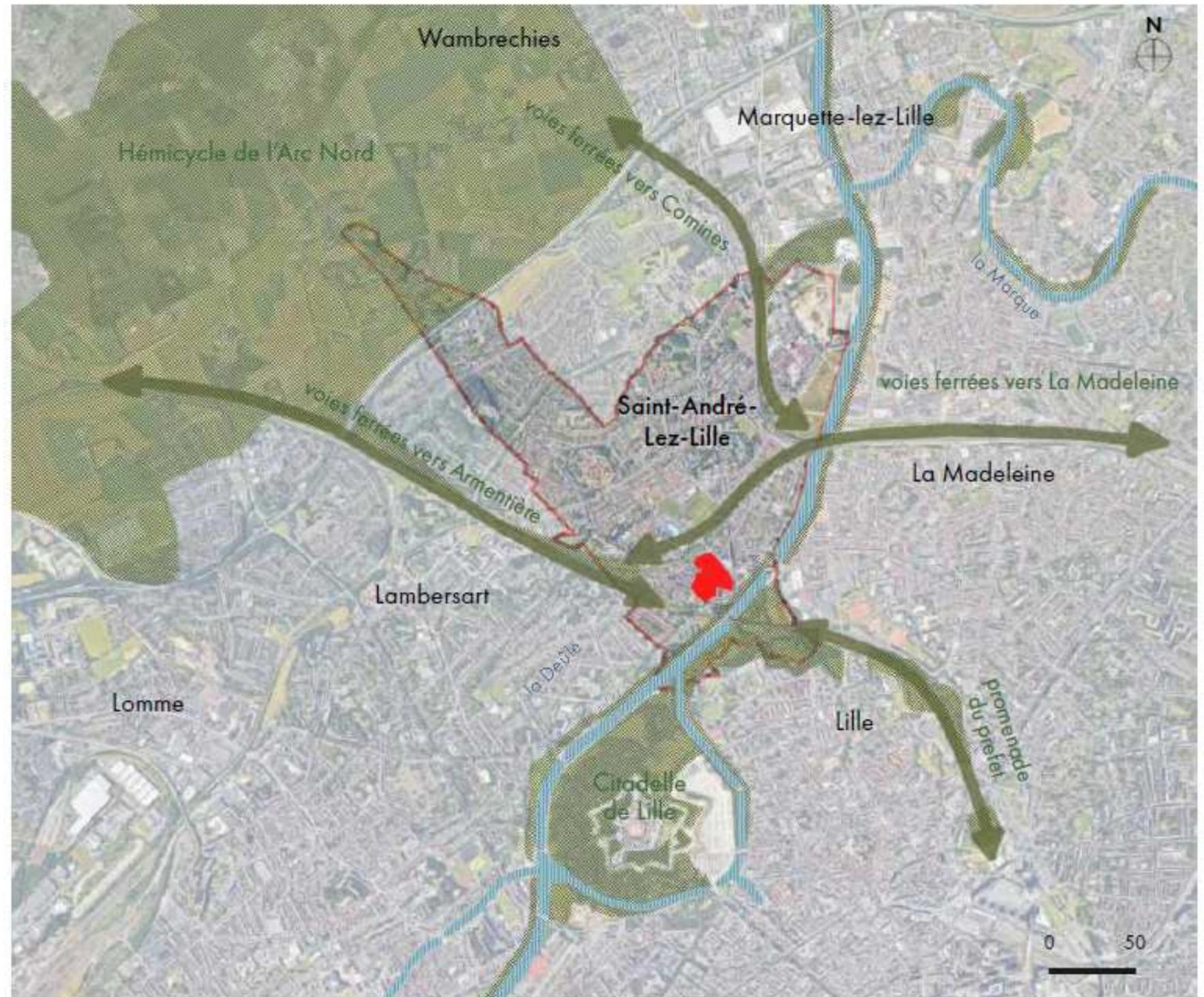
Si les habitats présents sur le site sont limités par sa forte artificialisation, d'autres biotopes sont présents à proximité.

Il y a tout d'abord ceux rattachés aux voies ferrées. Ces espaces forment des corridors de biodiversité au sein d'un contexte urbain dense, leur connectivité permettant à la faune et à la flore de pénétrer au cœur de l'agglomération lilloise.

Le maintien de cette connectivité joue un rôle primordial pour la promotion d'une biodiversité riche et diversifiée au cœur du projet.

De l'autre côté du site, la Deûle, qui comme beaucoup d'espaces aquatique est aussi un espace de biodiversité potentiellement riche. Un potentiel malgré tout peu exploité du fait de la forte artificialisation de ses berges, mais sa mise en valeur est un enjeu majeur à l'échelle de la métropole lilloise.

Ce site est donc placé à un point d'interconnexion entre des biotopes très différents, le projet vise donc à en faire un quartier charnière entre ces espaces, en permettant leur cohabitation.



2. LES GRANDES AMBITIONS DU PROJET

2.1. Vivre, partager, habiter un quartier urbain

✓ Prolongement pour la ville de demain

Comme nous l'avons exposé précédemment, le site Caby s'insère dans un tissu urbain caractéristique des villes anciennement industrielles. Il se situe, aujourd'hui, dans un espace que nous pouvons qualifier de *ville intense**. Il s'agit donc de renforcer l'intensité urbaine et ses activités (commerciales et tertiaires) autour des axes forts de transport collectif : la gare SNCF, les lignes de bus, modes doux et demain le tramway.

Nous voulons faire de ce site, un nouveau quartier de vie illustrant la ville des courtes distances, profitant d'un réseau de transport dense et s'organisant autour d'un réseau viaire cohérent qui désenclavera ce morceau de ville.

✓ Transition et accroche urbaine

Pour que ce projet s'inscrive pleinement dans son environnement urbain et paysager proche, et que l'accroche urbaine soit réussie, les nouvelles constructions s'organiseront en îlots urbains, prolongeant le tissu environnant. Les volumes seront épannelés et variés afin de réussir l'intégration de cette opération d'ampleur dans un quartier constitué essentiellement de maisons.

La ville intense est aussi la ville qui optimise tous ses territoires.

✓ Structure du schéma d'aménagement

Pour poursuivre l'histoire du site Caby, nous souhaitons conserver plusieurs bâtiments existants, mémoire du passé industriel de ce territoire. Ces bâtiments résonneront à l'échelle de la ville et permettront aux Andréziens de s'approprier le quartier.

À l'échelle du piéton, la promenade urbaine traversera les cœurs d'îlot, tournés sur la nature. Ces îlots s'articuleront par une série d'espaces publics faisant la part belle aux modes de transport doux et actifs.

✓ La ville par tous et pour tous, de 7 à 77 ans

Notre ambition est de créer un nouveau quartier, offrant l'ensemble des services de la vie du quotidien : des logements répondant à tous les besoins, de l'activité économique, culturelle, des commerces de proximité et des espaces publics qualitatifs avec la Deûle à proximité. Le parcours programmatique y sera le plus complet possible, dans le but de proposer des offres pour les habitants, de la crèche à la résidence seniors.

L'objectif de notre projet étant de trouver une mixité urbaine, sociale, pluri-générationnelle mais aussi fonctionnelle dans ce nouveau quartier.



2.2. Des espaces publics, supports de la trame verte et bleue

✓ Deux socles paysagers en continuité avec les milieux environnants

Ce site étant en contact avec deux biotopes très différents, le projet visera donc à profiter de leur présence en les accueillant, ce qui sera aussi l'occasion de les mettre en contact. Cela se fera par la création de deux paysages imbriqués : le socle des hauteurs prenant appui sur les toits et le socle de la rue sur les espaces publics se situant en contrebas, pour mettre en relation ces milieux par leur superposition au travers du quartier.

✓ Un quartier à l'échelle humaine avec la création de deux horizons

Une attention particulière sera portée au rapport d'échelle entre architecture et aménagement paysager. Ce travail se fera à toutes les échelles, tant pour ceux qui y vivront que pour ceux qui le parcourent. Ces deux rapports au même espace seront traités par la création des deux horizons correspondants.

Deux types d'aménagements seront ainsi proposés : les ourlets verts en contrebas ainsi qu'une partie des terrasses et toits végétalisés en haut des bâtiments. L'exploitation des toitures plates, 5ème façade, sera l'occasion de générer des lieux de rencontre pour les habitants d'un même immeuble.

✓ Favoriser la création d'un quartier partagé

Notre projet portera une réflexion sur la coexistence entre les usagers divers ayant des besoins spécifiques.

Cette réflexion est notamment liée aux déplacements : le partage entre voiture et modes doux se faisant sur le principe d'une séparation plus ou moins nette ; mais aussi par la création d'espaces appropriés, qu'ils soient piétons (trottoir, placettes, ruelles ...), cyclables (bande, piste), etc.... Sans oublier la chaussée, les connexions aux transports collectifs et le stationnement.

✓ Une gestion intelligente de l'eau par le paysage

Pour répondre aux enjeux liés à l'eau, une gestion plus intelligente des eaux est nécessaire. Cela se fera par la mise en place de techniques alternatives, en évitant leur prise en charge dans les réseaux unitaires et leur traitement au même titre que les eaux usées. Ce qui permettra de lutter contre saturation des réseaux urbains, en s'adaptant au contexte pour restaurer le bon fonctionnement du cycle de l'eau locale.

Enfin, ces aménagements de prise en charge de l'eau en surface seront aussi le support d'espaces appropriables et qualitatifs.



3. PRESENTATION DU PLAN MASSE ET DES GRANDS PRINCIPES

3.1. Plan masse

Au regard du contexte du projet et des ambitions traduites au sein des documents d'urbanisme en vigueur (cf. Annexe A.5 et A.6), le projet permettra de proposer :

- **Un programme répondant aux principes de mixité sociale, fonctionnelle et intergénérationnelle** : 400 logements dont 140 logements sociaux (LLS + BRS), une Résidence Étudiante de 220 chambres, une Résidence Service-Séniors de 130 chambres ainsi que 470 m² de commerces/services ;
- **Un maillage viaire restreint afin de favoriser les déplacements doux inter-quartiers** : une voie double-sens connectée à la Rue Gambetta et assurant la desserte des parkings sous-sols des ML05/04/06a et 03 / une voie entre la Rue de la Gare et la Rue Fénélon pour permettre l'accès aux parkings sous-sol des ML01 et ML03 et un passage en sens unique sortant vers la Rue Fénélon uniquement ;
- **Un mail doux largement végétalisé** entre la Rue Gambetta et la Rue Fénélon offrant de nouvelles perspectives visuelles depuis ces voies mais permettant aussi de créer de nouveaux maillages doux entre les quartiers ;
- **Des cheminements doux Est-Ouest mais aussi Nord-Sud** permettant aux futurs habitants et aux riverains actuels de ce secteur de sillonner en toute sécurité pour rejoindre les différentes polarités ;
- **La préservation d'une bande le long de la Rue Gambetta pour l'arrivée du tram** ;
- **Des parkings aménagés en sous-sol** permettant de minimiser l'artificialisation des sols, de réduire les effets d'îlots de chaleur et ainsi d'offrir de nouveaux lieux de respiration pour les usagers du quartier (coefficient de pleine terre respecté au droit de chacun des macro-lots) ;
- **Le développement d'une véritable trame verte et bleue en cœur de quartier** venant ainsi renforcer les corridors écologiques présents sur le territoire communal (voie ferrée et Canal).



A noter que ce plan masse est également joint en Annexe 5b.

3.2. La programmation

La programmation envisagée sur le projet s'articule de la façon suivante :

- Un projet décomposé en 7 macro-lots nommés de ML01 à ML07 ;
- Développement d'une offre en logements répartis en 265 logements libres, 40 logements BRS et 95 logements locatifs sociaux ;
- Implantation d'une Résidence Étudiante de 220 chambres et d'espaces communs ;
- Implantation d'une Résidence Service-Sénior de 130 chambres et des espaces communs associés ;
- Installation de commerces et services en RDC du ML06a et du bât. A du ML01 sur une surface de 1 062 m² ;
- Conservation du bâtiment « Chaufferie » (ML07) aux fonctions multiples : emplacement pour la géothermie / lieu culturel et restauration.

Ainsi, le projet développera une surface plancher totale de 44 737 m² (43 787 m² environ + 950 m² pour le bâtiment de la Chaufferie) sur une emprise de 32 441 m².

A noter que l'ensemble des espaces de stationnement privatifs seront créés en sous-sol des ML01 / ML02 / ML03 / ML05 et ML06a (cf. Annexe 5b).

Cette programmation est détaillée en Annexe 5c. Néanmoins, un extrait de ce tableau est repris ci-dessous :

	ML 01		ML 02	ML 03		ML 04	ML 05	ML 06a	ML 07	
	Bât. A	Bât. B	Bât. C	Bât. D	RSS	RE	Bât. E	Bât. F	Chaufferie	TOTAL
Programmation	41 logements libres + 393 m ² de commerces/services	56 logements libres	115 logements libres	53 logements	Résidence Service-Sénior de 130 chambres + espaces communs	Résidence Etudiante de 220 chambres + espaces communs	40 logements BRS + 19 logements locatifs sociaux	76 logements locatifs sociaux + 668 m ² de commerces/services	Chaufferie (géothermie), lieu culturel, restauration en concertation avec la Mairie	400 logements (dont 265 logements libres / 40 logements en BRS et 95 logements sociaux) + 1062 m ² de commerces et services + Résidence Etudiante de 220 chambres + Résidence Service-Séniors de 130 chambres + Chaufferie (géothermie), lieu culturel, restauration
Typologie des logements (donnée à titre indicatif)	16 T2 / 8 T3 / 8 T3+ / 6 T4 et 3 T5	21 T2 / 11 T3 / 12 T3+ / 8 T4 et 4 T5	44 T2 / 22 T3 / 21 T3+ / 20 T4 et 8 T5	21 T2 / 10 T3 / 10 T3+ / 8 T4 et 4 T5	11 T1bis / 108 T2 et 11 T3	198 T1 / 22 T3 + 1 logement gardien	21 T2 / 11 T3 / 11 T3+ 10 T4 et 6 T5	30 T2 / 16 T3 / 16 T3+ / 11 T4 et 3 T5		
Surface	4 039 m ²		4 862 m ²	5 007 m ² environ		2 361 m ² environ	1 595 m ² environ	2 410 m ² environ	638 m ² environ	20 274 m ² environ + 638 m ² pour la parcelle de la Chaufferie
Surface Plancher(*)	3 007 m ² environ + 393 m ² environ de commerces/services	4 097 m ² environ	8 447 m ² environ	3 907 m ² environ	7 708 m ² environ	5 618 m ² environ	4 498 m ² environ	5 439 m ² environ + 668 m ² environ de commerces/services	950 m ² environ	TOTAL SDP = 44 737 m ² (incluant les 950 m ² pour le bâtiment de la Chaufferie)

3.3. Les principes de desserte viaire et le stationnement

Le projet comprend :

- La rue des Aulnes reliant la rue de la Gare à la rue Fénelon (Axe Nord-Sud) ;
- Le cours Fénelon et la terrasse de la Chaufferie (Axe Est – Ouest Piéton)
- Les axes de desserte, passage des Saules et Allée Faidherbe permettant de desservir les lots et notamment les parkings sous-sol des ML03/04/05 et 06a.

Seule la Rue des Aulnes est destinée à recevoir le trafic motorisé de desserte du quartier et de liaison. Les autres axes seront destinés aux modes doux ou uniquement aux dessertes riveraines et aux véhicules de secours.

La voie principale de l'opération sera la rue des Aulnes, l'axe Nord Sud. Celle-ci sera aménagée en zone 30 et respecta les prescriptions de la MEL. La vitesse de circulation y sera limitée à 30 km/h.

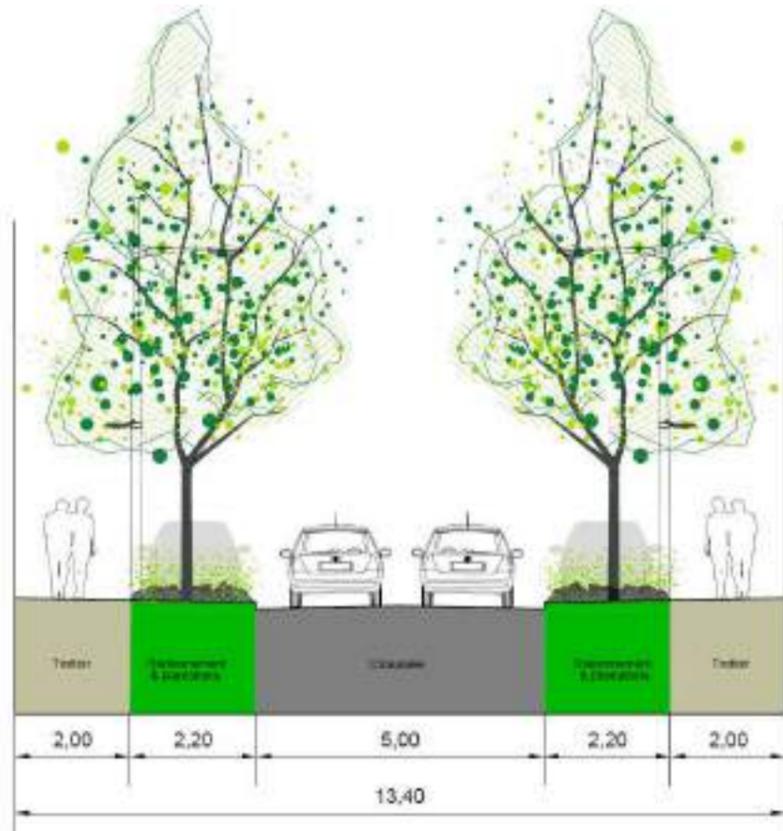
En outre, des équipements spécifiques de sécurité seront installés afin de ralentir les véhicules et sécuriser les traversées piétonnes des flux issus des drèves.

Les autres axes permettant de desservir les lots seront aménagés en zone de rencontre et les traitements de surface permettront de renforcer la priorité piétonne de l'infrastructure.

Au sein de l'espace rétrocedé plusieurs poches de stationnements sont prévues. 22 places longitudinales seront implantées le long de l'axe Nord-Sud.

Le profil de la voie principale (Rue des Aulnes) avec une emprise de 13.40m est le suivant :

- Trottoirs en pavés / largeur 2,0m ;
- Stationnements en pavés engazonnés / largeur 2.2m (en alternance avec des arbres);
- Chaussée en enrobé / largeur 5,0m ;
- Stationnements en pavés engazonnés / largeur 2,2m (en alternance avec des arbres) ;
- Trottoirs en pavés / largeur 2,0m.

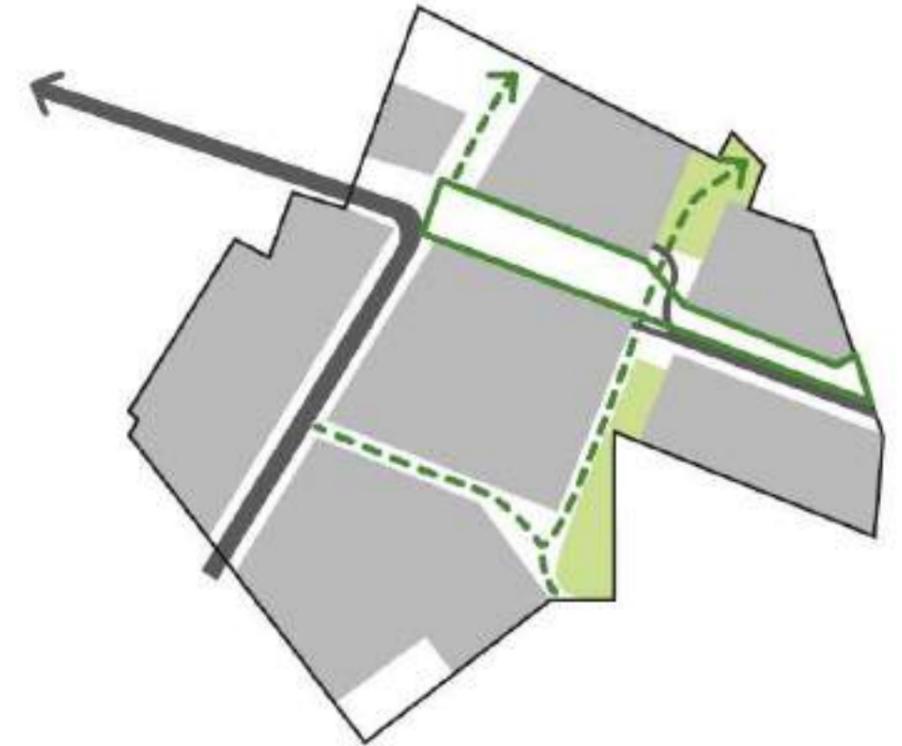


A noter que les structures proposées sont les suivantes :

- Chaussée en enrobés au droit de la rue des Aulnes ;
- Chaussée en pavés sur le Cours Fénelon ;
- Places de stationnement en pavés joints verts.

3.4. Les principes paysagers

Les espaces publics du quartier sont pensés pour accueillir différents usages permettant à chaque habitant de profiter pleinement de sa vie de quartier. Une aire de jeux pour les enfants, un boulodrome et des terrasses de cafés sont présents pour satisfaire les envies de chacun.es.



3.4.1. *Inciter à d'autres modes de déplacement en pensant la voirie autrement*



Inciter aux déplacements par des modes doux en rendant l'usage de la voiture moins systématique, notamment pour les trajets courts par l'aménagement d'espaces publics de qualités favorisant les déplacements des piétons et des cyclistes.

Mettre en place un véritable maillage piéton et cycliste sur l'ensemble du site, proposant une déclinaison de typologies d'espaces adaptés aux piétons ; rues, ruelles, placettes, cours chemins, ...

Les cœurs des îlots seront ouverts et accessibles de manière à prolonger et à mettre en partage ces espaces.



3.4.2. *Une gestion en surface des eaux pluviales*

Au niveau du socle de la rue, les eaux pluviales seront récupérées par les espaces plantés, et leur traitement se fera en surface.

L'infiltration sur site sera privilégiée si possible, sinon les eaux seront tamponnées et renvoyées dans le réseau public par la suite.

L'aménagement visera à imperméabiliser au minimum ce quartier.

Aspect structurant du projet, support de la richesse de sa biodiversité liée à la Deûle mais aussi de qualité de vie en limitant les risques liés à l'eau ainsi qu'en réduisant les îlots de chaleur urbain

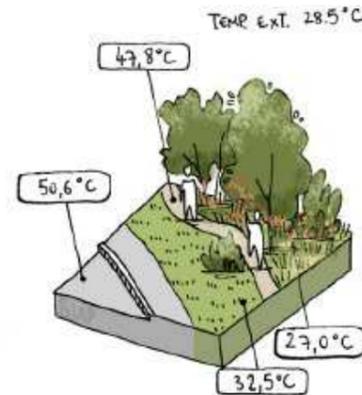


3.4.3. Un support pour la biodiversité

Les dispositifs de récupération des eaux de pluies en surface créent des milieux frais à humides, propices aux végétations des berges et mégaphorbiaies. Ces milieux ouverts, particulièrement riches, permettront la colonisation au cœur du projet de cortèges faunistiques spécifiques liés à la continuité écologique avec la Deûle toute proche. Des arbres et arbustes viendront agrémenter ces espaces afin d'assurer, pour la faune, la transition entre strate herbacée et arbustive.



3.4.4. Un îlot de fraîcheur



La présence d'eau en surface crée de la fraîcheur tout autour. De plus végétaliser au maximum les espaces libres permet de réduire l'impact de la chaleur en été en créant des îlots de fraîcheur.

Développer de larges strates végétales et diversifiées permet aussi d'accueillir la petite faune locale en leur offrant un habitat de qualité.

3.4.5. Strates végétales

En termes de biodiversité, la représentation des différentes strates de végétation est primordiale. En effet, les transitions entre strate arborée, buissonnante et herbacée facilitent les déplacements des différents cortèges faunistiques et améliorent les connectivités, renforçant les corridors écologiques.



3.4.6. Le choix d'une palette végétale adaptée

Il s'agit ici de favoriser une flore sauvage dans les espaces naturels et certains espaces urbains tout en privilégiant une palette végétale d'essences locales.

Cette préconisation n'a pas pour but de supprimer toutes les essences horticoles mais de réintroduire les espèces "sauvages" au cœur de la ville.

Le choix d'une palette composée de végétaux autochtones favorise le maintien et le développement de la biodiversité.

Cette palette devra être adaptée aux conditions climatiques et de sol suivant les différents milieux naturels envisagés au sein du projet.

La diversification des espèces végétales, permet d'augmenter la diversité animale et notamment celle de la faune auxiliaire (prédateurs ou parasites des ravageurs et pollinisateurs).

La strate arbustive devra faire l'objet d'un entretien spécifique en termes de taille afin de réduire les pratiques trop sévères et de guider ces végétaux afin de laisser passer le regard (taille d'éclaircie de façon à construire une architecture pérenne et à mettre en valeur la structure du végétal).

Les espèces indigènes plantées viendront de pépinières agréées par le Label "Végétal local" et/ou le Label "Vraies messicoles" afin d'éviter toute erreur d'espèce ou de variété ainsi que toute pollution génétique.

3.5. Les principes de viabilisation VRD

(Cf. Annexe 5f : Note VRD réalisée par le bureau d'études STRATE)

Principe de viabilisation Réseaux divers

Tous les réseaux divers seront posés en tranchée commune ouverte par l'aménageur à l'intérieur de l'opération et se raccorderont à ceux existants à proximité du projet.

Gestion des Eaux Pluviales

Résumé des données géotechniques & Hydrogéologiques

- Une étude G1 a été réalisée par l'intermédiaire du cabinet SEMOFI.
- La réalisation d'une mission d'étude G2 -AVP est en cours et 3 piézomètres ont été posés.

Voici les éléments ressortant de l'étude G1 :

- Pas de niveau de nappe défini, en attente des relevés piézométriques ;
- Coefficient de perméabilité allant de $5.3E-06$ à $2.3E-07$ suite à la réalisation des essais Matsuo.

Principes retenus compte tenu du contexte pour la gestion des eaux pluviales

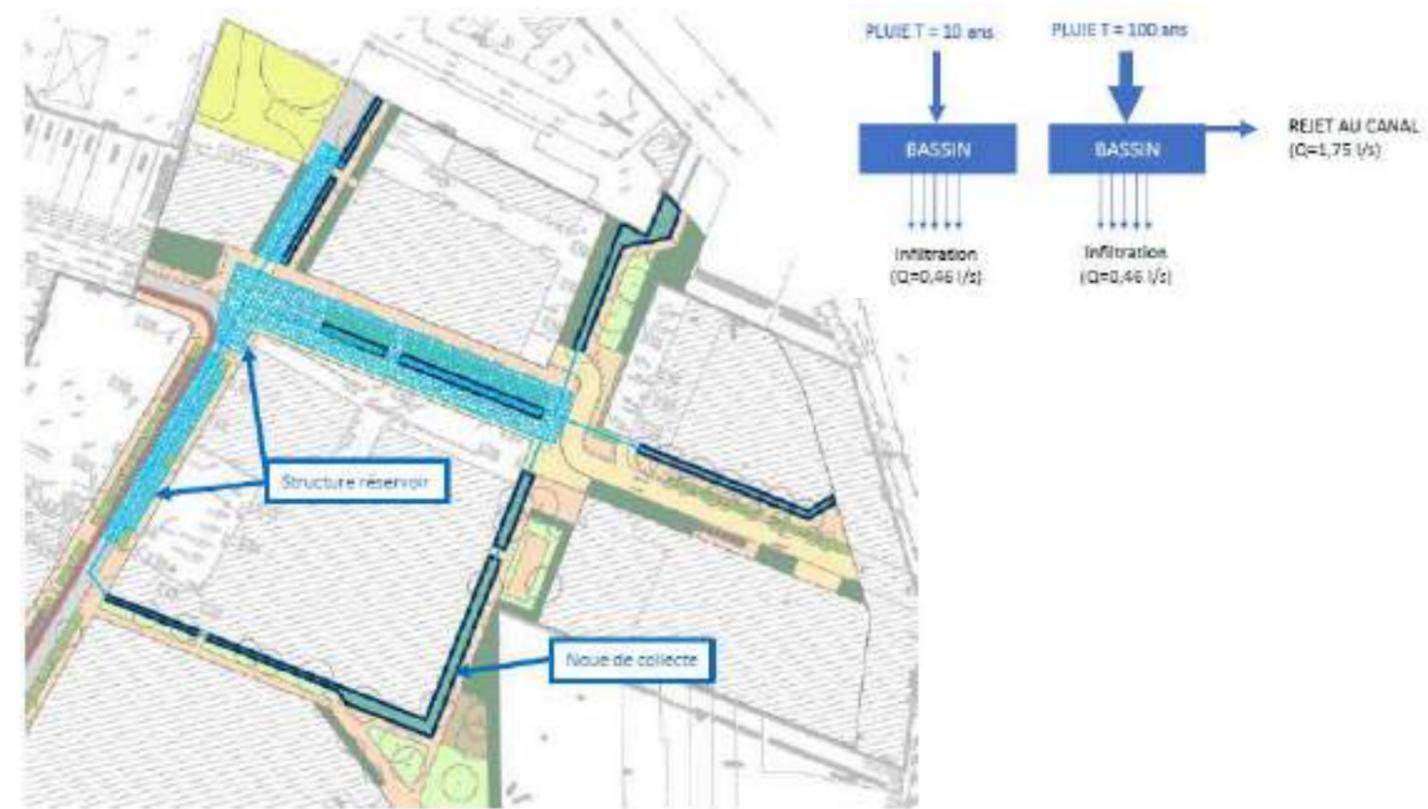
Compte tenu des données précédentes, il est impossible d'envisager une infiltration totale des eaux pluviales pour une pluie d'occurrence importante (Supérieure à 10 ans) et de garder des temps de vidange inférieure à 72h00. Cela étant et afin de désengorger les réseaux communautaires et de respecter au mieux la doctrine communautaire concernant la gestion des eaux pluviales, nous allons également nous appuyer sur la proximité du projet avec le canal. Deux modes de fonctionnement s'appliqueront au projet :

CAS N°1 : Pluies courantes (T < 10 ans) // INFILTRATION GLOBALE

La globalité des pluies courantes du projet seront infiltrées sur la parcelle. Les ouvrages de tamponnement avant infiltration seront dimensionnés suivant les données météorologiques de la station de Lesquin. Nous utiliserons les espaces verts disponibles comme noue de collecte afin d'acheminer les eaux pluviales vers l'ouvrage de tamponnement. Les ouvrages de tamponnement / Infiltration auront une superficie importante afin que le débit infiltré soit le plus important possible.

CAS N°2 Pluies importantes (T > 10 ans jusque T=100 ans) // INFILTRATION & REJET AU CANAL

La globalité des pluies courantes du projet seront infiltrées sur la parcelle et tamponnées et régulées et rejetées vers les réseaux existants. Les ouvrages de tamponnement avant infiltration seront dimensionnés suivant les données météorologiques de la station de Lesquin. Nous utiliserons les espaces verts disponibles comme noue de collecte afin d'acheminer les eaux pluviales vers l'ouvrage de tamponnement. Les ouvrages de tamponnement / Infiltration auront une superficie importante afin que le débit infiltré soit le plus important possible. Le débit complémentaire de rejet vers le canal via un branchement existant situé rue de Lille sera calé à 2l/s/ha soit 1,75 l/s. L'ouvrage de tamponnement sera situé en point bas au niveau des voiries de l'espace public, une structure réservoir sera mise en place sur une hauteur de 0.60m. La gestion des eaux pluviales des différents lots se fera sur le même principe que celui énoncé ci-dessus.



Gestion des Eaux Usées

Les eaux usées seront collectées et rejetées gravitairement vers les réseaux existants autour de la parcelle. Le réseau E.U. est constitué d'une canalisation PVC SN16 \varnothing 200mm placée sous la voirie. Les macro-lots seront raccordés au réseau projeté par des branchements de diamètre \varnothing 200 mm. Des regards de branchement seront implantés en domaine public à la limite de l'emprise de chaque macro-lot. L'ensemble des branchements au réseau communautaire fera l'objet de demande de raccordement auprès de la MEL.

Gestion des déchets

Le tri et la collecte des déchets du futur quartier se fera par l'intermédiaire de points apport volontaires (PAV). Ainsi quatre zones de PAV seront déployées à l'intérieur de l'opération, le long de l'axe Nord-Sud et de l'axe Est-Ouest.

Les cuves seront fournies et posées par les services dédiés de la MEL.

Éclairage

Les travaux comprendront la fourniture et la pose de fourreaux, du câble d'alimentation, la construction de chambres de tirage et la pose de mâts d'éclairage. Une nouvelle armoire de commande publique pour l'éclairage extérieur des futures voies publiques sera créée et connectée.

L'éclairage respectera les normes en termes d'éclairage et d'accessibilité et se conformera aux préconisations de la ville. Les luminaires seront équipés de lanterne à LED.

Mise en place d'un réseau de chaleur par géothermie

Dans le cadre de ce projet, il est souhaité de **mettre en œuvre des solutions énergétiques exemplaires, permettant un recours aux énergies renouvelables, et une réduction de l'empreinte carbone.**

Un forage d'essai a été réalisé qui a permis d'identifier un potentiel géothermique sur le site.

À la suite de ce diagnostic, il y a un intérêt à réaliser des études complémentaires dans le cadre d'un projet d'études préalables, nécessaires afin de préciser la faisabilité technique et la pertinence économique de mise en œuvre d'un réseau de chaleur intégrant de la géothermie pour relier les futurs bâtiments.

Ces études complémentaires sont en cours.

3.6. La réutilisation des matériaux issus de la démolition

Lors de la démolition de l'ancienne usine Caby, les matériaux de démolition ont été triés afin de préserver ceux présentant un potentiel de réemploi.

Des graves recyclées de démolition (GRD) ont ainsi pu être stockées sur site en attente de réemploi.

Sans le cadre des travaux VRD, elles viendront remplacer tout ou partie

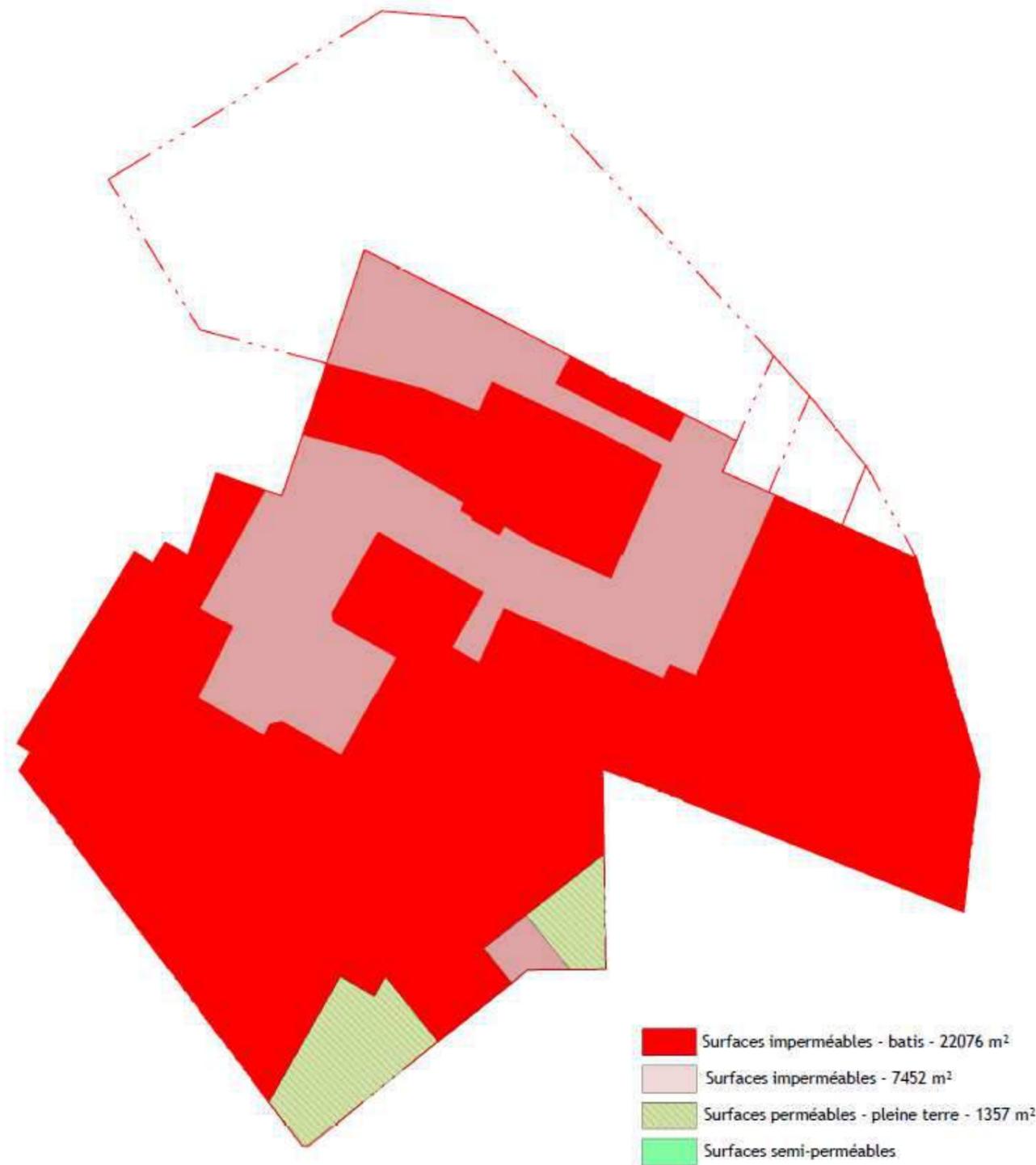
- de la GNT nécessaire à la réalisation des couches de forme (Granulométrie 0/80) ;
- de la GNT nécessaire à la réalisation des zones de stockage (Granulométrie 20/80) ;
- de la GNT nécessaire à la réalisation des plateformes pour machine à pieux (Granulométrie 0/80).

3.7. Bilan des surfaces AVANT/APRES aménagement

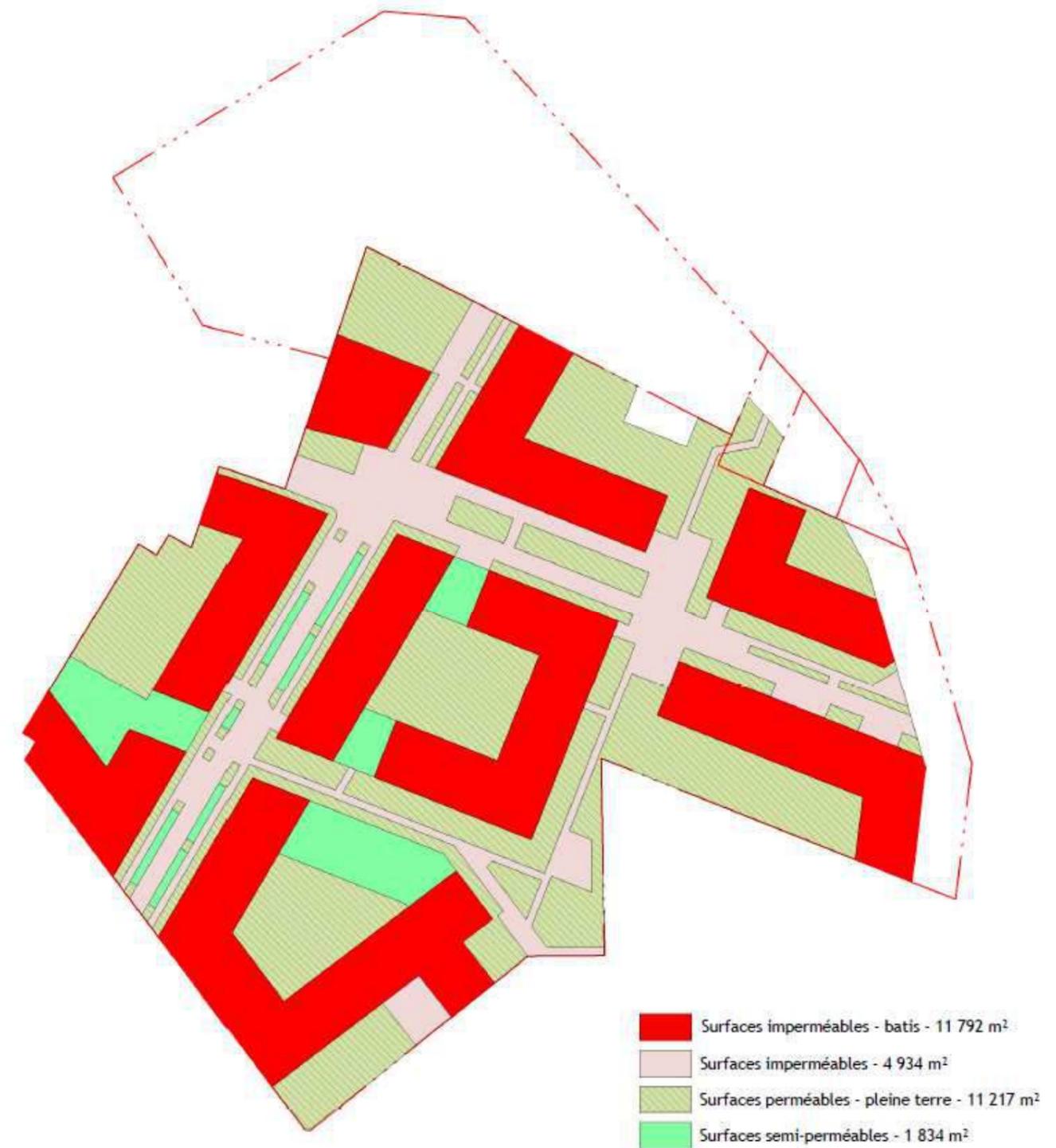
Au regard de l'usage antérieur du site (industriel), les surfaces imperméabilisées du site représentent 2,95 ha environ sur les 3,2 ha d'emprise (soit plus de 92% de l'emprise).

Après aménagement, les surfaces imperméabilisées du projet représenteront 1,67 ha environ soit 52 % environ de l'emprise totale du projet. Les surfaces perméables de pleine terre représenteront ainsi près de 1,12 ha et seront complétées par des surfaces semi-perméables représentant environ 1834 m².

Le projet participera donc à la désimperméabilisation des sols du quartier tout en offrant de nouveaux espaces de détente et de fraîcheur.



1 Surfaces perméables - Existant



2 Surfaces perméables - Projet

4. IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ / MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION, DE COMPENSATION ET D'ACCOMPAGNEMENT

THÉMATIQUES	ÉTAT INITIAL	ENJEU	IMPACTS DU PROJET	MESURES PRÉVUES POUR ÉVITER/RÉDUIRE/COMPENSER	IMPACT RÉSIDUEL
<p>LES CIRCULATIONS ET DÉPLACEMENTS</p> <p><i>Schéma de circulation, trafic et sécurité</i></p>	<p>Une étude de trafic a été réalisée par le bureau d'études EGIS sur la base de la réalisation de comptages routiers. Cette étude est jointe en Annexe B.</p> <p>Le contexte circulaire du quartier « Caby », à St-André Lez Lille, se caractérise par des niveaux de trafic automobiles importants et des dynamiques pendulaires nord-sud très marquées. La distribution des automobilistes en lien avec le cœur de la métropole y semble assez versatile, avec un poids des itinéraires « Pont Royal » et « Pré Catalan » qui fluctue selon les jours, les difficultés circulatoires en aval et les instructions des applications de guidage (Waze...).</p> <p>Les carrefours principaux M949 # Tassigny et M949 Gambetta # M57, gérés par feux, présentent des réserves de capacité limitées durant les hyperpointes de la semaine.</p> <p>L'interdistance entre les deux nœuds régulés (220m) apparaît très peu compatible avec l'intégration d'une nouvelle connexion automobile ouest-est entre le site « Caby » et le quartier Ste-Hélène, d'autant que l'axe M949 recevra à terme une ligne de tramway.</p> <p>Le secteur bénéficie d'un potentiel multimodal important, avec la présence de la gare de St-André, de la Deûle et de plusieurs lignes de bus dont la liane n°1 « Wambrechies – Lille – Fâches ». C'est cette ligne qui, dans le cadre du SDIT métropolitain, devrait évoluer vers une offre tramway.</p>	FORT	<p>Impact permanent sur le trafic aux abords de la zone de projet notamment (augmentation des flux de véhicules légers dus principalement aux migrations pendulaires) ne remettant pas en cause le fonctionnement des carrefours ;</p> <p>Le projet de développement « Caby » induira plus de 1 000 nouveaux habitants, pour une génération de trafic supplémentaire estimée à environ 275 véhicules/heure, deux sens confondus, durant les périodes de pointe circulaire de la semaine.</p> <p>Impact permanent dû à l'accroissement de la demande en places de stationnement.</p>	<p>Ces flux seront distribués sur le réseau viaire par le biais de deux accès automobiles, un accès géré en intérieur du quartier côté rue de la Gare et un nouvel accès (en impasse) organisé au niveau de la rue Gambetta (accès non régulé en Stop et tourne-à-droite uniquement).</p> <p>Afin de réduire le flux de véhicules légers induits par la zone de projet, une politique d'incitation à l'usage des modes doux sera conduite conformément aux objectifs affichés des documents réglementaires. C'est donc dans ce cadre que tout un réseau de cheminements doux sécurisé sera créé en cœur de site venant se connecter sur les aménagements existants des Rues Gambetta, de Lille, de la Gare et Fénelon notamment par la création de ce mail doux Est/Ouest.</p> <p>En ce qui concerne le stationnement, le projet assurant les besoins des futurs habitants tout en prenant en compte l'offre déjà développée en Transports en commun qui se verra renforcée avec l'arrivée du Tram. La réglementation du PLU impose la création d'un certain nombre de places à l'échelle du projet (politique volontariste puisque le projet s'inscrit en secteur de très bonne desserte en transport en commun). Dans ce cadre, il sera créé environ 416 places de stationnement VL répartis en sous-sol auxquelles s'ajouteront 22 places publiques créées en accompagnement des voies créées.</p> <p>À noter que des zones de stationnement vélos seront prévues ceci dans le respect du PLU.</p>	FAIBLE
<p><i>Déplacements actifs et alternatifs</i></p>	<p>Les seuls aménagements existants aux abords du site sont des trottoirs sur les rues desservant le site de projet permettant de rejoindre les différentes polarités mais aussi les espaces piétons aménagés le long de la Deûle.</p> <p>On note également la présence d'une station de V'Lille à l'angle des Rues Gambetta / Bailly.</p> <p>En termes de desserte en transports en commun, le projet est couvert par les transports collectifs du réseau Ilévia.</p> <p>On recense ainsi quatre lignes de bus transitant Rue Gambetta / Rue de Lille et longeant ainsi la partie Est de la zone de projet. Ces lignes desservent les arrêts Faidherbe ainsi que Saint-André Gare installés tous deux à proximité immédiate du projet (cf. Annexe A.12) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Corolle 3 (De Englos Centre Commercial à Villeneuve d'Ascq Hôtel de Ville) dessert l'arrêt Saint-André Gare. Elle propose 37 allers (environ 30 min vers Englos Centre Commercial) et 37 retours (environ 45 min vers Villeneuve d'Ascq) par jour / un bus toutes les 20 min entre 5h40 et 22 h ; - La liane 1 (De Wambrechies à Lille puis Fâches) dessert les arrêts Faidherbe et Saint-André Gare. Elle propose 87 allers (environ 15 min vers Wambrechies) et 84 retours (environ 35 min vers Fâches) par jour / un bus toutes les 10/15 min entre 5h et 1h ; - La liane 90 (De Comines-Mairie à Gare Lille Europe) dessert les arrêts Faidherbe et Saint-André Gare. Elle propose 44 allers (environ 16 min vers Gare Lille Europe) et 42 retours (environ 43 min vers Comines) par jour ; - La ligne 50 (Grand Saint-André / Gare Lille Flandres) dessert l'arrêt Saint-André Gare. Elle propose 51 allers (environ 12min vers Gare de Lille) et 52 retours (environ 10 min vers Grand Saint-André) par jour / un bus toutes les 20 min entre 5h30 et 22 h). <p>À noter que la zone de projet s'inscrit également à 150 / 200 m à l'Est de la gare de Saint-André-lez-Lille (cf. Annexe A.12).</p> <p>De plus, le SDIT prévoit l'arrivée d'une nouvelle ligne de tram en frange Est du projet au niveau de la Rue Gambetta ce qui permettra de développer l'offre en transports en commun en pied de projet.</p>	FAIBLE	<p>Impact permanent positif dû à l'augmentation des flux de cyclistes et de piétons induisant ainsi une réduction des flux de véhicules légers et donc une réduction des rejets de polluants atmosphériques.</p> <p>Création d'un maillage de cheminements doux qui aura un impact positif permanent sur la convivialité, la mixité sociale et générationnelle à la fois à l'échelle du projet mais aussi pour les habitants du secteur en général.</p> <p>Impact permanent sur la fréquentation des transports en commun.</p>		POSITIF
<p>LES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DU SITE</p> <p><i>Topographie</i></p>	<p>L'altimétrie du site a été relevé par un géomètre. Le projet correspondant à un cœur d'îlot sis en tissu urbain, il convient de respecter l'altimétrie existante.</p>	MODERE	<p>Afin de permettre l'aménagement du site et notamment des sous-sols et ouvrages de tamponnement enterrés, l'altimétrie du site sera légèrement modifiée.</p>	<p>Dans le cadre de la conception du projet, nous avons travaillé au plus proche du niveau du terrain naturel afin d'éviter au maximum les mouvements de terre et donc les déblais et remblais. Néanmoins, les volumes décaissés pour la réalisation des sous-sol et ouvrages de tamponnement enterrés devront être évacués.</p>	FAIBLE

THÉMATIQUES	ÉTAT INITIAL	ENJEU	IMPACTS DU PROJET	MESURES PRÉVUES POUR ÉVITER/RÉDUIRE/COMPENSER	IMPACT RÉSIDUEL
<i>Géologie</i>	<p>La campagne de reconnaissance réalisée par le bureau d'études SEMOFI a mis en évidence au droit des sondages les formations successives suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Remblais constitués d'une dalle béton sur l'ensemble du site allant jusque 50 cm d'épaisseur au droit des forages et de débris divers en-dessous du béton datant de la mise en place des dalles. Les remblais ont été reconnus jusque 2.80 m/TA au droit de M4, soit 17.2 NGF ; - Alluvions modernes, d'abord caractérisés par un faciès limoneux puis un faciès argilo-sableux reconnus jusque 14 m/TA soit 5.7 NGF ; - Formations du Landénien, caractérisé par un faciès de sables argileux reconnus jusqu'à la base des forages, soit jusque 31 m/TA soit -11,5 NGF. <p>Les valeurs de perméabilité mesurées au droit du site (4 essais à la fosse) entre 1,5 m et 2,8 m de profondeur ont mis en évidence des perméabilités relativement hétérogènes comprises entre $5,3 \cdot 10^{-6}$ m/s et $2,3 \cdot 10^{-7}$ m/s.</p> <p>Le site est également classé en zone d'aléa moyen au risque de retrait-gonflement des argiles (cf. Annexe A.1.).</p>	FAIBLE	<p>La nature des sols en place a un impact sur les fondations des constructions ainsi que sur les aménagements (parkings / cheminements doux).</p> <p>Impact de la géologie en place sur la gestion des eaux pluviales.</p>	<p>Dans le cadre des constructions et des aménagements (fondations des bâtiments, réalisation des sous-sol), les recommandations de l'étude de sols seront prises en compte et respectées.</p> <p>Concernant la gestion des eaux pluviales, des échanges sont en cours avec le gestionnaire, à savoir la MEL. Au regard de la géologie et de l'hydrogéologie du site, la 1^{ère} solution recherchée est l'infiltration après tamponnement de l'ensemble des eaux pluviales du projet. A ce stade, il est prévu la création d'ouvrages de type structure réservoirs / tranchées drainantes et massifs drainants pour gérer le volume induit par une pluie centennale ceci avant infiltration. A noter que le tamponnement des eaux pluviales se fera au plus près du point de chute avec une gestion à l'échelle de chacun des macro-lots.</p>	NUL
<i>Hydrogéologie</i>	<p>Les terrains du projet s'inscrivent au sein d'un secteur à enjeu eau potable (cf. Annexe A.2) mais en-dehors de périmètres de protection de captage.</p> <p>Une étude hydrogéologique a été réalisée par SEMOFI via la mise en place de 3 piézomètres.</p>	MODERE	<p>Le projet aura un impact positif sur la recharge de la nappe étant donné que l'ensemble des eaux pluviales du site sera infiltré alors qu'actuellement, elles ruissellent sur les surfaces imperméables et rejoignent les réseaux existants.</p> <p>D'un point de vue qualitatif, le projet peut avoir un impact sur la nappe étant donné la création de voirie et d'espaces circulés VL. Dans le cas présent, s'agissant d'un projet principalement d'habitat avec une nappe plus profonde, il peut apparaître un impact limité sur la qualité des eaux de la nappe, nécessitant la mise en place de mesures.</p>	<p>En phase chantier, différentes mesures seront prises afin de pallier à toutes pollutions des eaux de la nappe : bacs de rétention pour le stockage des produits inflammables, enlèvement des emballages usagés, création de fossés étanches autour des installations pour contenir les éventuels déversements accidentels, installation d'une fosse septique pour les sanitaires, Affichage des consignes de sécurité et contrôle, mise en œuvre de plateforme spécifique pour le stationnement des engins de chantier / interdiction de réaliser des opérations d'entretien (vidanges) sur l'emprise du projet....</p> <p>L'interdiction d'usages de pesticides permettra d'éviter toute pollution des eaux de ruissellement qui pourraient rejoindre le sous-sol. Afin de favoriser la percolation des eaux pluviales, les espaces de circulation douces seront aménagées en surfaces semi-perméables à perméables.</p> <p>Une attention particulière sera mise en place afin de ne pas altérer la qualité des eaux souterraines. Les eaux pluviales ruisselant sur les espaces circulés devront être traités avant de rejoindre le sous-sol (décantation préalable avec mise en place de filtre type ADOPTA</p>	POSITIF
<i>Hydrographie</i>	<p>Aucun cours d'eau n'est présent sur ou aux abords du site.</p> <p>Projet installé en dehors d'un Plan de Prévention des Risques Inondations.</p>	FAIBLE	<p>Pas d'impact du projet sur l'hydrographie du secteur.</p>	<p>Pas d'impacts donc pas de nécessité de mettre en place des mesures spécifiques d'autant que l'ensemble des eaux pluviales du site sera tamponné avant infiltration dans le sol et rejet à débit limité au Canal pour la partie non infiltrable. Les ouvrages créés permettront de reprendre le volume induit par une pluie centennale.</p>	NUL
<i>Usages de l'eau (Eaux usées)</i>	<p>La zone de projet s'inscrit en zone d'assainissement collectif et est desservie par des réseaux collectifs présents aux abords du projet et notamment Rue Gambetta et Rue de la Gare. À terme, l'ensemble des effluents rejoindra la station d'épuration de Marquette-lez-Lille d'une capacité de 620 000 Équivalents-habitants avant rejet au milieu superficiel à savoir la Marque Canalisée.</p>	MODERE	<p>L'apport d'une nouvelle population sur site va induire la création de nouveaux effluents qu'il conviendra de reprendre dans des réseaux à créer avant rejet dans les réseaux publics existants.</p>	<p>À noter que l'ensemble des eaux usées seront collectées par les réseaux EU existants. À terme, l'ensemble des effluents rejoindra la station d'épuration de Marquette-lez-Lille, d'une capacité de 620 000 Équivalents-habitants avant rejet au milieu superficiel à savoir la Marque canalisée.</p>	FAIBLE
<i>Usages de l'eau (Eau potable)</i>	<p>La desserte en eau potable du secteur est assurée par des conduites présentes Rue de Lille, Rue de la Gare et Rue Gambetta La défense incendie est assurée depuis les poteaux incendie existants sur ces mêmes voies.</p>	MODERE	<p>Le projet induira une augmentation de la consommation en eau potable induite par la construction de ce programme (environ 120l/jour/habitant). La desserte du projet sera assurée par des conduites existantes en domaine public notamment Rues Gambetta, de Lille, ou encore de la Gare.</p>	<p>Afin de minimiser les consommations en eau potable, il sera mis en place des dispositifs hydro-économiques comme par exemple, réservoir double-chasse dans les WC...De plus, les aménagements paysagers seront basés sur une sélection d'espèces végétales à faibles besoins hydriques (choix d'espèces adaptées au sol local et au climat).</p>	FAIBLE
<i>Déchets</i>	<p>La collecte, le tri et la valorisation des déchets est assurée par la Métropole Européenne de Lille.</p>	FAIBLE	<p>Le projet va induire l'arrivée d'une nouvelle population générant des déchets supplémentaires : déchets ménagers / déchets recyclables ou non....</p>	<p>Les déchets produits pendant la phase chantier seront évacués vers des centres de traitement appropriés et/ou réutilisés sur place.</p> <p>Dans le cadre du projet, les déchets seront stockés dans des locaux adaptés aménagés au droit de chacune des parcelles. Des points d'apports volontaires seront mis en place au droit du quartier.</p> <p>Afin de sensibiliser les usagers au tri..., des échanges avec les services de la Collectivité pourra venir au besoin réexpliquer comment effectuer le tri de ces déchets et les actions pouvant permettre à la réduction à la source de la quantité de déchets.</p>	POSITIF
					FAIBLE

THÉMATIQUES	ÉTAT INITIAL	ENJEU	IMPACTS DU PROJET	MESURES PRÉVUES POUR ÉVITER/RÉDUIRE/COMPENSER	IMPACT RÉSIDUEL
<p>POLLUTIONS ET RISQUES SANITAIRES</p> <p><i>Pollution des sols</i></p>	<p>Les terrains correspondant à une friche. Les terrains ne sont pas identifiés comme SIS, ex-BASOL par le Ministère de l'Environnement.</p> <p>Un diagnostic environnemental a été réalisé au droit du site par le bureau d'études TAUW et est joint en Annexe F.</p> <p>Les résultats des investigations ont mis en évidence :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 10 zones impactées dans les sols, majoritairement dans les remblais présents sous le revêtement de surface en métaux (notamment cuivre, nickel, mercure, plomb et zinc) en Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) et en tétrachloroéthylène, à l'exception d'un impact dans le terrain naturel profond en zone saturée en Hydrocarbures Totaux (HCT) et solvants aromatiques (BTEX), • Une contamination diffuse et hétérogène des remblais et le terrain naturel par les métaux, les hydrocarbures et les Composés Organiques Halogénés Volatils (COHV) ; • La présence de Composés Organiques Halogénés Volatils (COHV) avec notamment une forte anomalie en chlorure de vinyle dans les eaux souterraines au droit du site ; • La présence d'anomalies dans les gaz du sol en Composés Organiques Halogénés Volatils (COHV), hydrocarbures et solvants aromatiques (BTEX) ; • La présence de benzène en air intérieur du bâtiment de chaufferie (non encore réhabilité) destiné à rester en place à des concentrations supérieures au seuil. 	FORT	<p>Dans l'état actuel et en vue du futur projet d'aménagement, le site présente un risque en lien avec les voies d'exposition par l'inhalation de composés volatils, le contact cutané, l'ingestion et l'inhalation de poussières et/ou sols contaminés, la consommation d'eau potable contaminée (via la perméation au travers des canalisations) et la consommation de végétaux contaminés.</p> <p>Les pollutions concentrées mises en évidence sur le site constituant, au sens de la méthodologie nationale des sites et sols pollués, une pollution accessible et dont le volume est limité, d'autant que 75 % des matériaux doivent être gérés en qualité de déblais dans le cadre des travaux de terrassement du projet d'aménagement. Dans ce cas, des mesures de gestion simples par excavation / évacuation sont retenues pour gérer ces zones.</p> <p>Le montant global de gestion des déblais vers des filières de traitement adaptées est estimé à environ 3 380 k€ HT, soit un surcout lié à la gestion des matériaux non inertes d'environ 2 070 k€ HT.</p> <p>A ces montants, doivent se rajouter le montant des mesures de gestion préconisées.</p> <p>Les calculs de risques sanitaires menés à partir des teneurs dans les gaz de sol ont permis de démontrer des niveaux de risques sanitaires inférieurs aux valeurs seuils pour un usage résidentiel et tertiaire, au vu des hypothèses prises en compte. Ainsi la qualité des terrains est compatible avec l'usage projeté.</p>	<p>D'après les pollutions mises en évidence au droit du site, les mesures de gestion à mettre en œuvre sont les suivantes (cf. Annexe F) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La gestion des pollutions concentrées dans les sols avec le contrôle des concentrations résiduelles des terrains restant en place par la réalisation d'analyses de contrôle en bords et fonds des fouilles d'excavation, • La gestion des anomalies en COHV dans les eaux souterraines par la proscription de l'infiltration des eaux pluviales au droit du site et par la conservation de la restriction d'usage de la nappe des alluvions (pour l'alimentation en eau potable notamment) dans le secteur, • La gestion des déblais avec contrôle de la réalisation d'un tri à l'avancement et par le suivi de la traçabilité des terres évacuées hors-site, • La maîtrise du risque pour l'inhalation des polluants volatils en intérieur du bâtiment conservé (chaufferie) par le curage et le retrait des installations du bâtiment, par une réhabilitation du bâtiment et zones alentours, et par la vérification de l'efficacité des mesures de gestion via des contrôles de la qualité de l'air ambiant dans ce bâtiment, • La maîtrise du risque pour le contact cutané et la consommation de végétaux autoproduits avec le recouvrement des sols et notamment dans le cas des espaces verts par au minimum 30 cm (collectifs) ou 70 cm (privatifs) de matériaux d'apport sains, • La maîtrise du risque pour la consommation d'eau potable avec la mise en œuvre de canalisations d'eau potable enterrées au sein d'une couche d'au moins 30 cm de matériaux d'apport sains (analyses chimiques à transmettre) et mise en œuvre de canalisations enterrées spécifiques limitant la perméation des polluants (métalliques, multicouches, etc...), les canalisations traversant les bâtiments qui seront installées en aérien dans les parking en sous-sol ne seront pas soumises à ces mesures spécifiques, • La maîtrise du risque sanitaire en phase travaux (mesures élémentaires de prévention pour les travailleurs, validation des plans de prévention, alerte du maître d'ouvrage en cas de découverte d'une contamination des sols non identifiée). 	FAIBLE
<p><i>Qualité de l'air</i></p>	<p>Une étude sur la qualité de l'air a été réalisée par le bureau d'études EVADIES. Cette étude est jointe en Annexe C.</p> <p>Un des enjeux de l'étude est de confirmer que le projet s'inscrit bien dans les orientations des différents plans réglementaires en vigueur sur la commune (la commune de Saint-André-Lez-Lille est inscrite dans le périmètre du PPA de la Métropole Européenne Lilloise et doit répondre aux préconisations du PCAET 2021-2026 qui a pour objectif global une réduction de 44 % des émissions polluantes liées au transport routier.</p> <p>L'étude a été réalisée dans un domaine limité par la rue de la Gare et le RD949 et vise spécifiquement l'ancien site industriel Jean Cabby. La bande d'étude considérée autour des différents axes est de 150 m de part et d'autre de la voie. Une première étape a consisté à évaluer la sensibilité du domaine d'étude en matière d'exposition à la qualité de l'air. Aucun « site sensible » n'est répertorié dans la bande d'étude des axes qui seront réaménagés. Les stades jouxtant le collège Jean Moulin se situent toutefois en bordure de la Rue du Général Leclerc qui sera impactée par des variations de trafics inférieurs à 10% selon l'étude de circulation. La seconde étape a permis de mettre en avant l'absence de sources industrielles potentielles participant en proximité immédiate. La zone industrielle située à 2 km au nord-est du projet peut contribuer à des émissions de polluants atmosphériques qui s'ajoutent au bruit de fond urbain marqué par le transport. La troisième étape s'est alors intéressée à l'analyse bibliographique des concentrations mesurées par ATMO Hauts-de-France (ATMO HDF), le réseau de surveillance de la qualité de l'air local. Au droit du domaine d'étude, via les simulations réalisées sur la commune de Saint-André, les données recueillies permettent de dresser un état des lieux de la qualité de l'air pour les polluants traceurs de l'activité routière (NO2, PM10 et benzène). En considérant le contexte émissif précédemment évoqué, les concentrations en dioxyde d'azote sont en moyenne annuelle inférieures aux objectifs de qualité relatifs à l'air (à l'instar des particules fines également simulées et du benzène mesuré sur une station de proximité trafic).</p> <p>La RD949 située au Nord du site Cabby, pourrait avoir une influence locale sur la qualité de l'air sur les bâtiments projetés les plus proches de la voie. Toutefois, les simulations réalisées par le réseau ATMO HDF, notamment sur la RD949, montrent que les concentrations en dioxyde d'azote et PM10 seraient en moyenne annuelle inférieures aux objectifs de qualité relatifs à l'air à proximité de l'infrastructure routière. Les modélisations du réseau ATMO tendent également à souligner la décroissance rapide des concentrations et l'absence de dépassement des seuils au droit du futur projet.</p> <p>Le projet de réaménagement du site Jean Cabby s'inscrit ainsi dans un contexte qui se traduit par une pollution de fond certes urbaine mais respectant les objectifs de qualité en matière de qualité de l'air.</p>	MODERE	<p>En phase chantier, le projet sera source de poussières et dans une certaine mesure de polluants atmosphériques liés au fonctionnement des engins et circulations automobiles sur le secteur.</p> <p>Concernant le bilan émissif global lié au projet entre la situation actuelle et les situations futures, le trafic subit une augmentation du nombre de véhicules sur l'ensemble des voies étudiées. Les émissions de polluants bénéficient positivement des limites toujours plus contraignantes des normes EURO en termes d'émissions. Ainsi pour la majorité des polluants, les bilans émissifs sont plus avantageux en 2030 (et donc 2050) qu'en situation actuelle.</p> <p>Les hypothèses de trafic prises en compte montrent que les flux pourront évoluer de manière significative sur les certains tronçons entre une situation sans projet et une situation avec aménagement. Aux situations futures, le bilan émissif global de chaque polluant (qui considère aussi bien les évolutions favorables et défavorables) met en avant une hausse des quantités globales calculées de l'ordre de 9 à 12 % en adéquation avec ce type d'aménagement. Il convient de rappeler que :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Une hausse des émissions ne traduit pas une hausse proportionnelle des concentrations ; ▪ Les émissions à l'horizon avec projet sont pour la plupart des polluants inférieures à celles de l'horizon actuel. 	<p>Il sera mis en place une Charte Chantier à faibles nuisances qui permettra de minimiser les impacts pendant la phase chantier (arrosage/ humidification afin de limiter les envols de poussières/ organisation des rotations des engins de chantier...).</p> <p>Le projet ayant pour finalité potentielle la création de logements et de nouvelles voies d'accès, certaines actions peuvent être alors envisagées pour limiter la pollution comme :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La réduction des émissions en phase travaux : les impacts potentiels ont été listés dans le chapitre précédent mais le choix de la période de travaux reste un moyen efficace pour limiter l'exposition (par exemple privilégier les vacances scolaires afin d'éviter la fréquentation des établissements sensibles à proximité) ; ▪ La réduction des émissions polluantes à la source c'est-à-dire lors de la mise en fonctionnement de la desserte du projet résidentiel (modification des conditions de circulation : régulation des vitesses à certaines périodes ou en continu, restrictions pour certains véhicules etc.). <p>Par ailleurs, plusieurs mesures peuvent être mises en place, dans les projets routiers, pour jouer un rôle dans la limitation de la pollution atmosphérique à proximité d'une voie. Les remblais, la végétalisation des talus et les protections phoniques limitent les concentrations en polluants en facilitant leur dilution et leur déviation. De plus, la diffusion de la pollution particulière peut quant à elle être piégée par ces écrans physiques (protection phonique) et végétaux (plantation) comme par exemple les conifères¹⁰, qui peuvent capturer les particules et dont certaines essences pourraient réduire considérablement la pollution par les particules en milieu urbain. Cependant, les recherches sur la relation entre les caractéristiques fonctionnelles de certains végétaux et la capacité de rétention des particules dans différents environnements pollués restent encore limitées.</p> <p>Outre ces mesures de réductions des impacts, il convient également de rappeler que la création d'espaces végétalisés contribue à limiter la dispersion des polluants vers les principales résidences. Il est ainsi recommandé de privilégier ces écrans végétalisés comme interface entre les zones habitées et les zones émettrices de pollution (notamment le boulevard Gambetta) afin de limiter la diffusion des polluants particuliers.</p> <p>Afin de répondre à ces objectifs, il convient de rappeler que, selon les informations communiquées par Dubois Promotion, le projet mettra l'accent sur le parti paysager et la végétalisation du projet. L'artificialisation du site sera divisée par 2 passant de 2,95 ha imperméables à 1,75 ha. Les cœurs d'îlots seront végétalisés à hauteur de 30%.</p> <p>En matière de végétalisation, le projet créera une nouvelle trame végétale avec différents aménagements permettant de participer à la réduction des impacts sur la qualité de l'air tels que :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plantation d'arbres en accompagnement du mail piéton est/ouest créé entre la Rue Gambetta et la Rue Fénelon ; ▪ Choix espèces locales peu consommatrices d'eau et de plantations venant de pépinières agréées par le Label "Végétal local" et/ou le Label "Vraies messicoles" ; ▪ Végétalisation des cœurs d'îlots (respect des 30% d'espace de pleine terre requis par le PLU3) par la mise en place de larges strates végétales diversifiées favorables au développement de la biodiversité ; ▪ Mise en place de toitures végétalisées. <p>Au vu du caractère urbain du projet, il pourrait être intéressant de réaliser des mesures in situ post-aménagement pour mesurer les concentrations, notamment de dioxyde d'azote, au droit du projet.</p>	FAIBLE

THÉMATIQUES	ÉTAT INITIAL	ENJEU	IMPACTS DU PROJET	MESURES PRÉVUES POUR ÉVITER/RÉDUIRE/COMPENSER	IMPACT RÉSIDUEL
<i>Acoustique</i>	<p>Au regard de l'arrêté préfectoral de classement sonore des infrastructures terrestres du Nord datant du 26 février 2016, on s'aperçoit que la zone de projet s'inscrit pour majeure partie dans une zone impactée par le bruit des infrastructures de transport suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La RD949 (Rue de Lille puis Rue Gambetta), classée en catégorie 3, longeant la partie Est le site et dont les secteurs affectés par le bruit s'étendent à 100 mètres de part et d'autre de leurs emprises ; - La voie ferrée Nord, classée en catégorie 2 légèrement en retrait du projet (côté Rue de la Gare) dont les secteurs affectés par le bruit s'étendent à 250 mètres de part et d'autre de son emprise ; - La voie TGV classée en catégorie 3 en retrait du projet sur la partie Sud et dont les secteurs affectés par le bruit s'étendent à 100 mètres de part et d'autre de son emprise (Cf. Annexe A.7.). <p>Au regard des cartes stratégiques établies dans le cadre du PPBE en cours, la zone de projet se situe au sein d'une zone exposée au bruit que ce soit de jour ou de nuit.</p> <p>Le secteur est repris en secteur à enjeu modéré sur sa frange longeant la rue Gambetta. À noter que la zone calme la plus proche se situe au Sud de la rue Faidherbe et correspond au Parc de la Gare.</p> <p>Au regard de ces éléments de contexte, une étude acoustique a été menée sur site par le bureau d'études KIETUDES qui a procédé à la réalisation de mesures in-situ. Cette étude est jointe en Annexe D.</p> <p>Le site a fait l'objet d'une modélisation informatique et d'une simulation de propagation des bruits afin d'établir une carte de bruit de la zone représentant l'état initial.</p> <p>On y distingue donc les zones à plus de 65 dB(A) de jour et plus de 60 dB(A) la nuit (ambiance non modérée) qui se concentrent en bordure de la Rue Gambetta. Dès que l'on se retrouve un peu plus à l'écart de cet axe, les niveaux sonores sont bien en deçà de ces limites et on se retrouve en zone d'ambiance modérée.</p>	MODERE	<p>L'aménagement de la zone sera source de bruit par la création de nouvelles infrastructures routières. Les autres sources de bruits créées par les futurs occupants de la zone (bruits des activités humaines, d'équipements de chauffage etc...) ne sont pas imputables à l'aménageur et seront de la responsabilité des occupants, comme le prévoit la législation sur les bruits de voisinage et d'activité.</p> <p>La modélisation informatique a été reprise afin d'évaluer l'impact des routes sur l'environnement proche. Le projet a été modélisé (bâtiments, espaces vert etc...). Les routes nouvelles ont été modélisées selon les résultats de l'étude de trafic.</p> <p>Une nouvelle simulation avec ces nouvelles sources sonores a donc été faite.</p> <p>L'impact sonore sur le bâti existant est faible. Les bâtiments existants les plus exposés seront en partie nord de la rue de la Gare et rue Fénelon mais les expositions seront inférieures à 55 dB(A) en journée et inférieures à 45 dB(A) la nuit. Les logements concernés étant initialement en zone d'ambiance modérée, les voies nouvelles ou modifiées respecteront bien les limites réglementaires de 60 dB(A) en journée 55 dB(A) la nuit. Aucune prescription n'est alors applicable.</p> <p>Par rapport à l'état initial, on remarque que l'ambiance sonore n'évolue que peu. À l'intérieur du lotissement les ambiances sonores seront plutôt calmes, les bâtiments faisant écrans aux bruits extérieurs, notamment rue Gambetta et rue de Lille.</p>	<p>En phase travaux, le projet pourra induire des nuisances sonores pour les riverains, néanmoins, ceux-ci seront réalisés en jours ouvrés et en journée afin de minimiser la gêne occasionnée.</p> <p>Aucun logement existant ne sera surexposé aux routiers créés par le projet. Aucune prescription aucune mesure de compensation n'est à prévoir.</p> <p>Afin de tenir compte de ces secteurs bruyants notamment le long de la Rue Gambetta, un isolement des façades sera proposé dans le cadre de la conception des bâtiments et ceci dans le respect de la réglementation en vigueur.</p> <p>Sur base de la modélisation établie, les voies nouvelles créées (donc en intérieur de projet) seraient tout au plus de catégorie 5, ce qui n'imposera pas d'affaiblissement acoustique de façade supérieur à 30 dB pour l'ensemble des logements en bordure des voies créées.</p>	FAIBLE
<i>Émissions odorantes</i>	Aucune nuisance olfactive n'est recensée aux abords de la zone de projet.	FAIBLE	La nature du projet n'entraînera pas de nuisances olfactives.	Aucune mesure spécifique n'est à prendre.	NUL
<i>Pollution lumineuse</i>	Le site constitue un îlot au sein de quartiers urbanisés le long des Rues de la Gare, Faidherbe, Fénelon, Gambetta et de Lille.	FAIBLE	Le projet va induire des émissions lumineuses par l'éclairage des espaces de circulation (modes doux).	Conformément à la réglementation, les objectifs de réduction des pollutions lumineuses seront respectés dans le cadre de l'équipement mis en place en extérieur comme en intérieur. En extérieur, et ceci en fonction des usages et de l'ambiance du projet souhaitée par secteur, un éclairage performant de type LED'S sera mis en place avec détecteur de présence.	FAIBLE
<i>Vibrations</i>	Le site ne s'inscrit pas dans un secteur concerné par des vibrations.	NUL	De manière temporaire durant la phase chantier, le projet est susceptible d'engendrer des vibrations liées à l'aménagement et à la construction des bâtiments ainsi qu'aux engins de chantier en service.	En phase chantier, ces vibrations ne seront pas directes car il n'y a aucune construction mitoyenne avec un immeuble existant. Lors de la phase d'exploitation du bâtiment, aucune vibration ne viendra altérer la qualité de vie des habitants voisins. A noter que la phase de démolition est en cours.	FAIBLE
<u>CONSOMMATION DE L'ESPACE ET ARTIFICIALISATION DES SOLS</u> <i>Ilots de chaleur</i>	Le site, aujourd'hui en friche et en cours de démolition, viendra recomposer un îlot en tissu urbanisé dont les constructions participent au phénomène de création des îlots de chaleur.	MODERE	Dans le cadre d'aménagement de projet, l'énergie solaire est emmagasinée dans les matériaux des bâtiments, le bitume des routes et des parkings, ou encore des surfaces imperméables en général, empêchant l'évaporation de l'eau des sols cela créant des îlots de chaleur.	Au regard de la programmation (création de 400 logements collectifs + Résidence Étudiante + Résidence Service-Séniors sur une emprise de 3,2ha environ), la densité semble cohérente au regard de la localisation du projet et du contexte urbain dans lequel le projet s'inscrit. Le projet laissera une large place aux espaces verts (parc / mail piéton végétalisé / toitures végétalisées / cœur d'îlots répondant aux 30% d'espaces de pleine terre requis dans le PLU3). De plus, le développement d'espaces multi-strates participeront, non seulement au développement de la biodiversité, mais aussi au sentiment de fraîcheur sur site. En effet, les arbres et espaces végétalisés jouent un rôle important dans la régulation thermique de l'espace urbain par l'ombre projetée et l'évapotranspiration : c'est le pouvoir rafraîchissant du végétal. De plus, ils favorisent le développement de la biodiversité et participent aux corridors écologiques.	FAIBLE
<i>Consommation de l'espace et Artificialisation</i>	La zone de projet correspond à une friche historiquement occupé par des bâtiments industriels et ses espaces artificialisés associés.	MODERE	<p>Dans le cadre du projet, même si une partie des terrains restera imperméabilisée pour l'aménagement des voiries et les constructions, une large place sera dédiée à l'aménagement d'espaces perméables (espaces verts de pleine terre).</p> <p>La désimpermeabilisation d'une partie des sols aura un impact positif sur le phénomène de ruissellement des eaux pluviales.</p>	<p>Afin de minimiser les surfaces imperméables au droit du site, des matériaux semi-perméables seront mis en place notamment au droit des cheminements doux (de type sable stabilisé) permettant la percolation de l'eau dans le sol limitant ainsi l'artificialisation des espaces du projet. À ces surfaces semi-perméables s'ajoutent les espaces verts.</p> <p>Il convient de préciser que l'ensemble des eaux pluviales du projet sera tamponné pour une pluie d'occurrence 100 ans (ouvrages enterrés + noues) avant infiltration.</p>	FAIBLE
<u>MILIEU NATUREL ET PAYSAGE</u> Environnement réglementaires) (zonages)	<p>La zone de projet s'inscrit en dehors des ZNIEFF. Les plus proches sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ZNIEFF 1 : « Lac du Héron » installée à 8 km environ au Sud-Est de la zone de projet ; - ZNIEFF 2 : « Vallée de la Marque entre hem et Ennevelin » installée à 8 km environ au Sud-Est de la zone de projet ; - ZNIEFF 1 : « Prairies et Bois humides des 17 Bonniers à Willems » sise à 11,5 km au Sud-Est de la zone de projet. <p>(Cf. Annexe A.4).</p>	NUL	Aux vues de la distance et de la nature du projet, aucun impact n'est attendu sur les zonages réglementaires.	Étant donné qu'aucun impact n'est à prévoir sur les zonages réglementaires, aucune mesure ne doit être envisagée.	NUL

THÉMATIQUES	ÉTAT INITIAL	ENJEU	IMPACTS DU PROJET	MESURES PRÉVUES POUR ÉVITER/RÉDUIRE/COMPENSER	IMPACT RÉSIDUEL
<i>Incidence NATURA 2000</i>	<p>La zone de projet est installée en dehors des zones NATURA 2000. Les plus proches sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Vallée de la Lys (site code : BE2001CO) Directive Oiseaux et Habitats à environ 10,4 km au Nord-Ouest de la zone de projet; - Westvlaams Heuvelland (site code BE2500003) –Directive Habitats- à environ 20,3 km au Nord-Ouest de la zone de projet; - La Vallée de l'Escaut en aval de Tournai (site code BE2002CO) Directive Habitats à environ 20,1 km à l'Est de la zone de projet; - Les Cinq Tailles (Site code: FR3112002) Directive Oiseaux à environ 19,5km au Sud de la zone de projet. (Cf. Annexe 7). 	NUL	Aux vues de la distance et de la nature du projet, aucun impact n'est attendu sur le site NATURA 2000 le plus proche.	Étant donné qu'aucun impact n'est à prévoir sur les sites NATURA 2000, aucune mesure ne doit être envisagée.	NUL
<i>Faune et Flore</i>	<p>Au regard de l'occupation actuelle du site (friche suite aux démolitions), aucun enjeu particulier n'a été mis en évidence.</p> <p>Néanmoins, un diagnostic écologique simplifié a quand même été réalisé sur site par le bureau d'études AUDDICE Biodiversité. Cette étude, jointe en Annexe E, n'a pas mis en évidence d'enjeu particulier sur le site.</p>	FAIBLE à TRES FAIBLE	Aucun enjeu spécifique n'a été mis en évidence sur le site.	<p>Le projet pourra avoir un impact positif, à terme, sur la faune et la flore.</p> <p>Le projet créera une nouvelle trame végétale favorable au développement de la biodiversité venant renforcer la trame communale et métropolitaine (voie ferrée et Canal). Différents aménagements participeront à ce développement, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plantation d'arbres en accompagnement du mail piéton Est/Ouest créé entre la Rue Gambetta et la Rue Fénelon ; - Développement d'une trame bleue en accompagnement de la trame verte participant à la mise en scène du socle de la rue (continuité des aménagements des abords du Canal de la Deûle / voie ferrée); - Choix espèces locales peu consommatrices d'eau et de plantations venant de pépinières agréées par le Label "Végétal local" et/ou le Label "Vraies messicoles" ; - Pose de nichoirs et de gîtes à insectes au sein des espaces verts ou dans les façades des bâtiments ; - Adaptation de l'éclairage au sein du projet permettant ainsi de limiter les perturbations liées à la pollution lumineuse : orientation de la lumière et de la Température des éclairages ; - Végétalisation des cœurs d'îlots (respect des 30% d'espace de pleine terre requis par le PLU3) par la mise en place de larges strates végétales diversifiées favorables au développement de la biodiversité ; - Mise en place de toitures végétalisées... permettant de développer le socle des hauteurs. <p>D'un point de vue entretien, il sera mis en place autant que possible la gestion différenciée également favorable au développement de la biodiversité et à la réduction des entretiens motorisés.</p>	POSITIF
<i>Zone humide</i>	<p>Au regard de l'occupation antérieure du site, la zone de projet ne correspond à une zone à dominante humide définie au SDAGE Artois-Picardie (cf. Annexe A.3).</p> <p>De plus, une étude de caractérisation de zone humide a été réalisée sur site par le bureau d'études AUDDICE Biodiversité et a conclu en l'absence de zones humides (cf. Annexe E).</p>	NUL	Aucun impact n'est à prévoir.	Aucune mesure n'est à prévoir étant donné qu'il n'y a pas d'impacts.	NUL
<i>Paysage</i>	<p>La zone de projet se trouve à environ 1,7 km du paysage classé Jardin Vauban et abords et à environ 3,2 km du beffroi de l'Hôtel de Ville de Lille inscrit au Patrimoine Mondial de l'UNESCO. (Cf. Annexe A.9).</p> <p>Les sites inscrits les plus proches sont : Le Parc du Château de Brigode situé à environ 8,15 km au Sud-Est de la zone de projet, et les Abords du Moulin du Coulombier situé à environ 12,95 km au Nord-Est de la zone de projet (cf. Annexe A.10).</p>	MODERE	<p>Étant donné la distance avec les sites inscrits, les effets du projet sont nuls.</p> <p>Le projet viendra créer de nouvelles perspectives vers le paysage proche et lointain. Il viendra créer de nouvelles perspectives depuis les Rues de la Gare, Fénelon, Gambetta et de Lille et les habitations installées le long des Rues de ces axes.</p>	<p>Un accent a été mis sur la qualité paysagère du projet afin de permettre son intégration parfaite dans l'environnement immédiat. Les espaces verts généreux auront différentes vocations : paysagères, ludiques, écologiques, lieu de lien social avec la création d'aires de jeux/ mail piéton E-O...</p> <p>Le projet créera une nouvelle trame végétale favorable au développement de la biodiversité venant renforcer la trame communale et métropolitaine (voie ferrée et Canal). Différents aménagements participeront à ce développement, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plantation d'arbres en accompagnement du mail piéton Est/Ouest créé entre la Rue Gambetta et la Rue Fénelon ; - Développement d'une trame bleue en accompagnement de la trame verte participant à la mise en scène du socle de la rue (continuité des aménagements des abords du Canal de la Deûle / voie ferrée); - Choix espèces locales peu consommatrices d'eau et de plantations venant de pépinières agréées par le Label "Végétal local" et/ou le Label "Vraies messicoles" ; - Pose de nichoirs et de gîtes à insectes au sein des espaces verts ou dans les façades des bâtiments ; - Adaptation de l'éclairage au sein du projet permettant ainsi de limiter les perturbations liées à la pollution lumineuse : orientation de la lumière et de la Température des éclairages ; - Végétalisation des cœurs d'îlots (respect des 30% d'espace de pleine terre requis par le PLU3) par la mise en place de larges strates végétales diversifiées favorables au développement de la biodiversité ; - Mise en place de toitures végétalisées... permettant de développer le socle des hauteurs. <p>D'un point de vue entretien, il sera mis en place autant que possible la gestion différenciée également favorable au développement de la biodiversité et à la réduction des entretiens motorisés.</p> <p>Mise en place de la gestion différenciée sur les espaces communs du projet.</p> <p>D'un point de vue architectural, la hauteur des bâtiments sera au maximum en R+5 avec un jeu des hauteurs entre les bâtiments. Le projet recréera un jeu de façades urbaines dégageant ainsi de nouvelles perspectives entre les bâtiments pour les riverains du quartier. Le choix des matériaux en façade permettra de créer des ambiances alliant modernité et patrimoine historique (briques aux teintes différentes / surfaces en enduit clair). Les façades largement vitrées offriront des ouvertures sur l'extérieur avec des terrasses et des balcons.</p>	POSITIF

THÉMATIQUES	ÉTAT INITIAL	ENJEU	IMPACTS DU PROJET	MESURES PRÉVUES POUR ÉVITER/RÉDUIRE/COMPENSER	IMPACT RÉSIDUEL
<i>Patrimoine</i>	La zone de projet se trouve à environ 3,2 km du beffroi de l'Hôtel de Ville de Lille inscrit au Patrimoine Mondial de l'UNESCO (Cf. Annexe A.9). Elle se situe également au sein de 2 périmètres de protection définis autour de Monuments Historiques à savoir le Belvédère au Nord et l'Hôtel de Lamissart au Sud (cf. Annexe A.11).	MODERE	Aucun impact n'est à prévoir au regard du tissu urbain existant distançant le projet de ces monuments historiques.	Le projet fera l'objet d'un avis de l'Architecte des Bâtiments de France eu égard à son positionnement en périmètres de protection de Monuments Historiques. De plus, en phase chantier, les véhicules de chantier éviteront de passer à proximité des Monuments Historiques.	NUL
<i>Archéologie</i>	Le périmètre d'aménagement se trouve en zone de saisine systématique et doit donc être instruit par la DRAC sans seuil de surface	MODERE	L'aménagement de la zone de projet et notamment les travaux de nivellement peut engendrer la découverte et/ou la destruction de vestiges archéologiques.	Dans le cas de la mise à jour de vestiges pendant la phase travaux, ceux-ci seront stoppés et les services de la DRAC seront directement alertés.	FAIBLE
MILIEU HUMAIN ET CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE <i>Population</i>	La commune compte 13 004 habitants (RGP 2020). Le nombre d'habitants est variable selon les périodes intercensitaires mais principalement marqué par une hausse de la population (hormis entre 1975 et 1990). Le solde naturel reste positif et relativement homogène tandis que le solde migratoire est assez variable impactant de façon plus ou moins forte l'évolution de la population. Elle compte 6 089 ménages (augmentation des ménages d'une personne et des couples sans enfant /familles monoparentales). Comme sur l'ensemble du territoire national, on assiste au vieillissement de la population (part des plus de 60 ans = environ 21%, avec une baisse significative des tranches d'âge 0 à 29 ans).	MODERE	Installation d'une nouvelle population et accueil d'environ 920 habitants supplémentaires auxquelles il convient les habitants de la RSS et de la RE (soit environ 400 habitants supplémentaires) permettant ainsi de répondre à la demande exprimée par la population locale dans le cadre de leur parcours résidentiel (location, accession, logements à loyer modéré,...) tout en créant une dynamique d'accueil de populations complémentaires.	Développement d'un programme mixte accueillant des logements collectifs en accession et en locatif social aux typologies variées (T2 à T5) ainsi que des logements adaptés au parcours résidentiel (Résidence étudiante et Résidence Service-Séniors).	POSITIF
<i>Activités économiques et équipements</i>	Dans un rayon de 500 m, on trouve de nombreux équipements scolaires (de la maternelle au lycée) / des équipements sportifs / des services tels que pompiers / police / services postaux... dans ce rayon, on retrouve également des commerces de proximité (cf. Annexe 6). Au Sud du rayon de 1 km, l'offre en équipements, services et commerces est renforcée du fait de la proximité avec les communes de Lille et Lambersart. On note également la présence de la Gare de Saint-André à 150/200 m de la zone de projet. (cf. Annexe A.12.).	FAIBLE	Impact positif sur les commerces et services existants à proximité, même si une nouvelle offre de proximité viendra compléter l'existant (+470 m² de commerces/services) ; Impacts positifs temporaires, directs et indirects, liés à la construction des bâtiments, de voirie et réseaux ; Impacts positifs sur les équipements scolaires avec l'apport d'une nouvelle population.	Les impacts étant positifs, il n'y a pas de mesure à prévoir.	POSITIF
<i>Logements et mixité</i>	Le nombre de logements sur la commune est de 6 374 avec 95,5% de résidences principales. À noter qu'environ 53% des résidences principales sont occupées par leurs propriétaires. On compte environ 22,1% de logements HLM en 2020 (chiffre en augmentation sur les dernières périodes intercensitaires). Le taux d'occupation des logements se situe autour de 2,1 (données RGP 2020). Les logements sont majoritairement des logements de type T4 à T5 ou plus (les 5 pièces et + représentent 39,4% des résidences principales).	MODERE	Impact positif sur l'offre de logements (diversification de la typologie de logements, assurer une bonne rotation de la population en confortant l'offre en logements adaptés quel que soit la tranche d'âge des ménages : parcours résidentiel renforcé). Impact positif sur la mixité avec une nouvelle offre de 400 logements environ dont 100 logements locatifs sociaux et 40 logements BRS, 1 Résidence Service-Séniors de 130 chambres et une résidence étudiante de 220 chambres. Les typologies de logements seront variables allant du T2 au T5 pour les logements libres ou sociaux et à partir du T1 pour la Résidence Étudiante et du T1bis pour la RSS.	Aujourd'hui, les effectifs des écoles de Saint-André permettent d'accueillir les enfants de la zone de projet d'autant plus que le projet sera échelonné dans le temps. Dès que l'intégralité de la zone de projet sera aménagée, il conviendra avec la commune et les services académiques de l'Éducation Nationale d'étudier les besoins précis. À ce stade, il est impossible de définir précisément les besoins qui seront générés par la zone de projet du fait que certains ménages choisiront peut-être de ne pas scolariser leurs enfants sur la commune mais aussi qu'au vu de la situation de desserrement des ménages, nous ne sommes pas en mesure de définir réellement le nombre d'enfants par logement.	POSITIF
LE CHANTIER	Terrains aujourd'hui en cours de démolition et laissés en friche.	MODERE	Impacts temporaires positifs sur l'activité économique et notamment pour les entreprises de travaux publics et les activités connexes ; Impacts temporaires négatifs liés au chantier induisant des désagréments pour les riverains et usagers des voies connexes au projet mais aussi pour les ouvriers du chantier et l'environnement : <ul style="list-style-type: none"> - Production de poussières ; - Augmentation du bruit lié à l'usage des engins de chantier ; - Perturbation du trafic routier ; - Salissures des voies du domaine public notamment en sortie de chantier dus au passage intempêtif des véhicules ; - Nuisances visuelles ; - Risque de pollution des sols et de la ressource en eau pouvant être due à un déversement accidentel d'hydrocarbures, d'eaux de lavages des engins... 	<ul style="list-style-type: none"> - Élaboration d'un planning général des travaux pour coordonner les différents intervenants et limiter les désagréments ; - Les entreprises de travaux publics sont tenues de respecter certaines prescriptions liées notamment : <ul style="list-style-type: none"> • à la propreté des chaussées, aux horaires de travail, à l'entretien des engins, à la conformité avec la réglementation en matière d'insonorisation,... - Mise en place de mesures pour permettre le stationnement dans les meilleures conditions des véhicules des personnes intervenant sur le chantier. Si nécessaire, des itinéraires de délestage seront mis en place pendant la durée des travaux. - Mise en place de dispositions pour prévenir des pollutions aqueuses, accidentelles et des accidents : <ul style="list-style-type: none"> • bacs de rétention pour le stockage des produits inflammables, enlèvement des emballages usagés, installation d'une fosse septique pour les sanitaires, Affichage des consignes de sécurité et contrôle, ... - Mise en place d'un politique de gestion urbaine de proximité adaptée pour les riverains et les usagers. 	FAIBLE