

# HAUBOURDIN

## SECTEURS LEVER, CARGILL, FREMAUX ET DAFORIB

### ETUDES PRE-OPERATIONNELLES D'AMÉNAGEMENT

PHASE 1: DIAGNOSTIC

Comité technique du 29 avril 2021



ATELIER 9.81  
ATELIER D'ARCHITECTURE  
ET D'URBANISME





# SOMMAIRE

<b>PARTIE 1: UN SITE À LA CROISÉE DES DYNAMIQUES MÉTROPOLITAINES</b>	<b>4</b>
UN DÉVELOPPEMENT URBAIN ET INDUSTRIEL AUTOUR DE LA DEÛLE	5
UN CADRE DE VIE IMPACTÉ PAR L'ASSISE INFRASTRUCTURELLE ET INDUSTRIELLE D'HAUBOURDIN	6
UNE VOCATION PORTUAIRE AFFIRMÉE ET DE PROXIMITÉ	7
HAUBOURDIN : VILLE GARDIENNE DE L'EAU	8
L'EAU, UN ÉLÉMENT OMNIPRÉSENT SUR SITE	9
LA DEÛLE COMME LIEN TERRITORIAL ET ÉCOLOGIQUE À VALORISER	10
LES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES QUI IMPACTENT LE TERRITOIRE	11
UN SITE PORTUAIRE À LA CROISÉE DE PÔLES D'EXCELLENCE DU TERRITOIRE	12
LA PRISE EN COMPTE DE LEVIERS DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE (PCAET)	13
LA PLANIFICATION URBAINE ACTUELLEMENT INSCRITE DANS LE DOCUMENT D'URBANISME	14
<b>PARTIE 2 : LE SITE À L'ÉCHELLE DE LA VILLE D'HAUBOURDIN</b>	<b>15</b>
UNE OFFRE EN LOGEMENT À ADAPTER AUX BESOINS DU TERRITOIRE	16
L'ÉTAT DES LIEUX DES PROJETS DE LA COMMUNE	17
UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE À POLARISER AUTOUR DU PORTUAIRE ET DES PÔLES D'EXCELLENCE	18
DES SITES EN INTERFACE AVEC DE GRANDES POLARITÉS D'ÉQUIPEMENTS, DE COMMERCES ET DE SERVICES	19
UNE OFFRE EN TRANSPORT EN COMMUN QUI A DES DIFFICULTÉS À S'AFFIRMER	20
DES ITINÉRIAIRE MODES DOUX INTERROMPUS PAR LES INDUSTRIES	21
UNE CONFIGURATION VIAIRE PEU ADAPTÉE AU REGARD DU TRAFIC ROUTIER	22
UN PÉRIMÈTRE DE RÉFLEXION MULTISITES MARQUÉ PAR DES RUPTURES URBAINES	24
<b>PARTIE 3 : LES DIFFÉRENTES ENTITÉS PROJET DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE</b>	<b>25</b>
LEVER : UN SITE EN FRICHE À LA RECHERCHE DE SA VOCATION	26
CARGILL : ENTRE TISSU INDUSTRIEL ET TISSU RÉSIDENTIEL	28
FREMAUX : À LA CONFLUENCE DU CANAL DE LA DEÛLE ET DU VIEUX CANAL	30
DAFORIB : UN SITE DÉLAISSÉ AU DÉTRIMENT D'UN PATRIMOINE VÉGÉTAL REMARQUABLE	32
GARE : UN SITE CONFRONTÉ AUX NUISANCES DE LA VOIE FERROVIAIRE	34
<b>PARTIE 4 : LES PREMIERS ENJEUX DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE</b>	<b>37</b>
PARTIE 1: ENJEUX DE PROGRAMMATION URBAINE	38
PARTIE 2: ENJEUX DE MOBILITÉS	40
PARTIE 3: ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	42
SYNTHÈSE DES ENJEUX	44

# 1

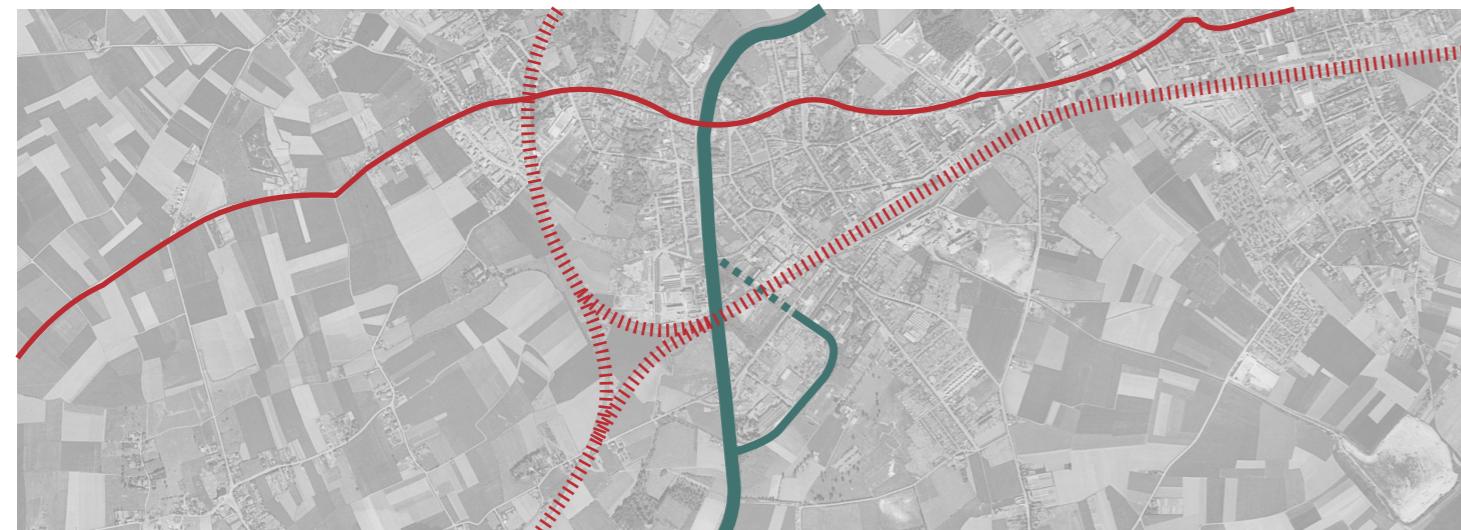
## UN SITE À LA CROISÉE DES DYNAMIQUES MÉTROPOLITAINES

SECTEURS LEVER, CARGILL, FREMAUX ET DAFORIB

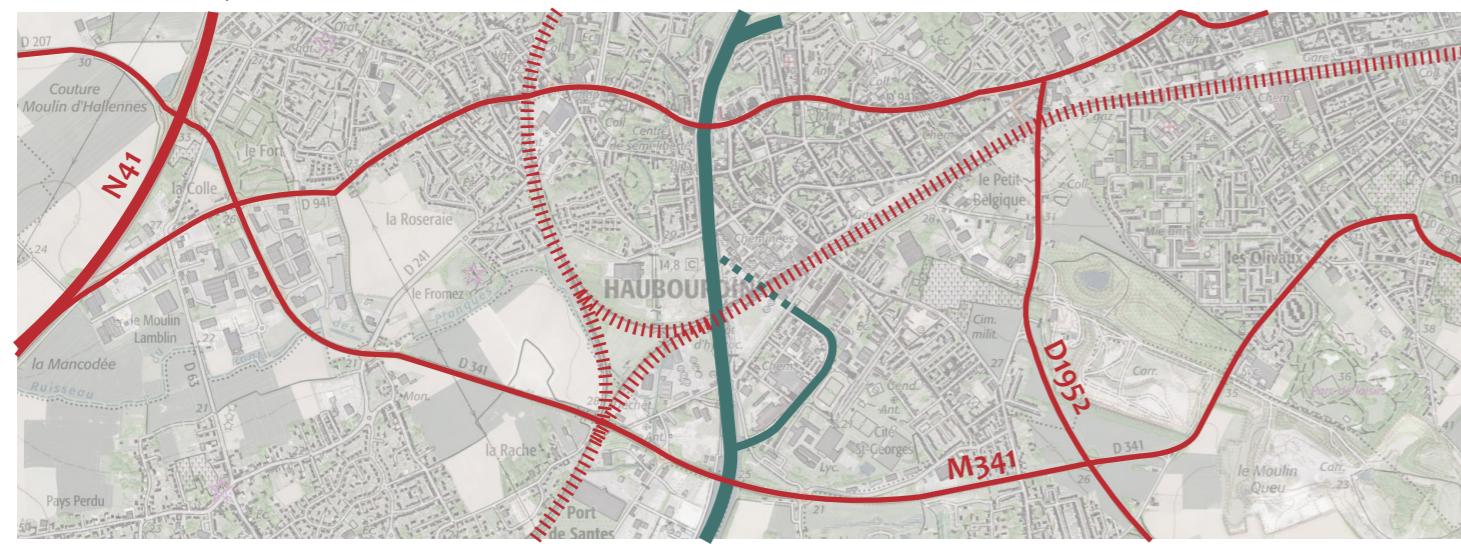
1820-1866 \_L'ÉPOQUE PRÉ-INDUSTRIELLE



1950-1965 \_LES 1ER ET 2ND RÉVOLUTION INDUSTRIELLE



AUJOURD'HUI, UNE COMMUNE DIVISÉE PAR DES RUPTURES URBAINES



LE SITE FREMAUX



LE SITE LEVER



LE SITE SENDER



1820-1866 \_L'ÉPOQUE RURALE

- Dès sa naissance, la commune d'Haubourdin est divisée en deux par le Canal de la Deûle.
- Au XVI<sup>e</sup> siècle, la ville était célèbre pour ses draperies (1532). Les guerres du XVII<sup>e</sup> siècle mirent fin à cette prospérité.

- Haubourdin est desservie par chemin de fer à partir de 1865 sur la ligne de Lille à Béthune.

1950-1965 \_LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE

- Le développement de l'industrie s'intensifie autour de la Deûle avec l'arrivée notamment de l'usine de savonnerie Lever et l'usine d'amidon Cargill.
- L'impact de l'industrie explique également l'élargissement et le redressement du canal de la Deûle sur ce secteur (suppression d'une partie bras mort).
- La voie ferrée se développe vers Sequedin

AUJOURD'HUI, UNE COMMUNE DIVISÉE PAR DES RUPTURES URBAINES

- La ligne de tramway qui reliait la gare d'Haubourdin à la gare de Lille ferme le 20 juin 1965, remplacée par une ligne de bus.

- De nouvelles infrastructures routières telles que la N41, la D1952 et la M341, viennent renforcer les premières ruptures identifiées par le Canal et le ferré.

Une urbanisation qui s'est développée avec les industries et leurs infrastructures de transport. Les secteurs d'étude se situent au milieu de 3 flux urbains notables : le routier, le fluvial et le ferroviaire.

# UN CADRE DE VIE IMPACTÉ PAR L'ASSISE INFRASTRUCTURELLE ET INDUSTRIELLE D'HAUBOURDIN

## LA PRÉSENCE DU SITE CARGILL : UNE QUALITÉ DE L'AIR PARTICULIÈREMENT MÉDIOCRE

Les données ATMO disponibles sur le territoire métropolitain et du diagnostic du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la MEL relèvent trois principaux secteurs responsables de la pollution de l'air à savoir :

- Le transport (moteurs thermiques),
- L'industrie (process industriels),
- Le résidentiel (chauffage).

Les axes routiers sont les principales sources de dépassement de la qualité de l'air avec la densité du bâti et de son chauffage.

En 2018, le nombre de dépassement du seuil journalier de PM 2,5 était de 60.

Même si les données de la qualité de l'air sont disponibles à l'échelle de la ville, la qualité de l'air sur la commune d'Haubourdin doit être impactée par les 3 principaux secteurs de pollution notamment au regard des activités industrielles et particulièrement celles classées en ICPE présentes sur le territoire. Quelques pollutions olfactives sont observables au niveau du site CARGILL en activité.

## LA POLLUTION DES SOLS ET LES INSTALLATIONS INDUSTRIELLES CLASSEES

En lien avec la préservation de la ressource en eau, la pollution des sols reste un enjeu d'importance sur le site au regard de la présence d'un site d'information des sols sur le secteur Lever qui relève :

- Une pollution de la nappe par des alluvions avec un risque restant tolérable, localisée sur une superficie limitée, mais qui impose toutefois une surveillance piézométrique au regard du risque d'impact sur la nappe de craie servant d'alimentation au captage d'eau potable d'Emmerin au sud,

- Une pollution des sols limitée par les hydrocarbures sur deux secteurs de faible surface et à des teneurs maximales peu élevées.

Les conclusions de l'évaluation de l'étude détaillée des risques relèvent que l'usage d'habitat est à proscrire et que seuls les usages de types industriels ou comparable (commerce, bureaux), à l'exception de tout type d'établissement recevant du public.

A l'exception du triangle ferroviaire enclavé du site Lever, tous les sites recensent au moins un site BASIAS (Anciens sites industriels et activités de service).

Des études complémentaires doivent être réalisées afin d'affiner la caractérisation de traces de pollution sur ces différents sites.

Les sites sont impactés par un certain nombre d'activités industrielles faisant l'objet d'un classement en ICPE. L'entreprise QUARON (stockage de produits chimiques) sur Haubourdin est classée en SEVESO seuil haut mais ne fait pas l'objet d'un PPRT.

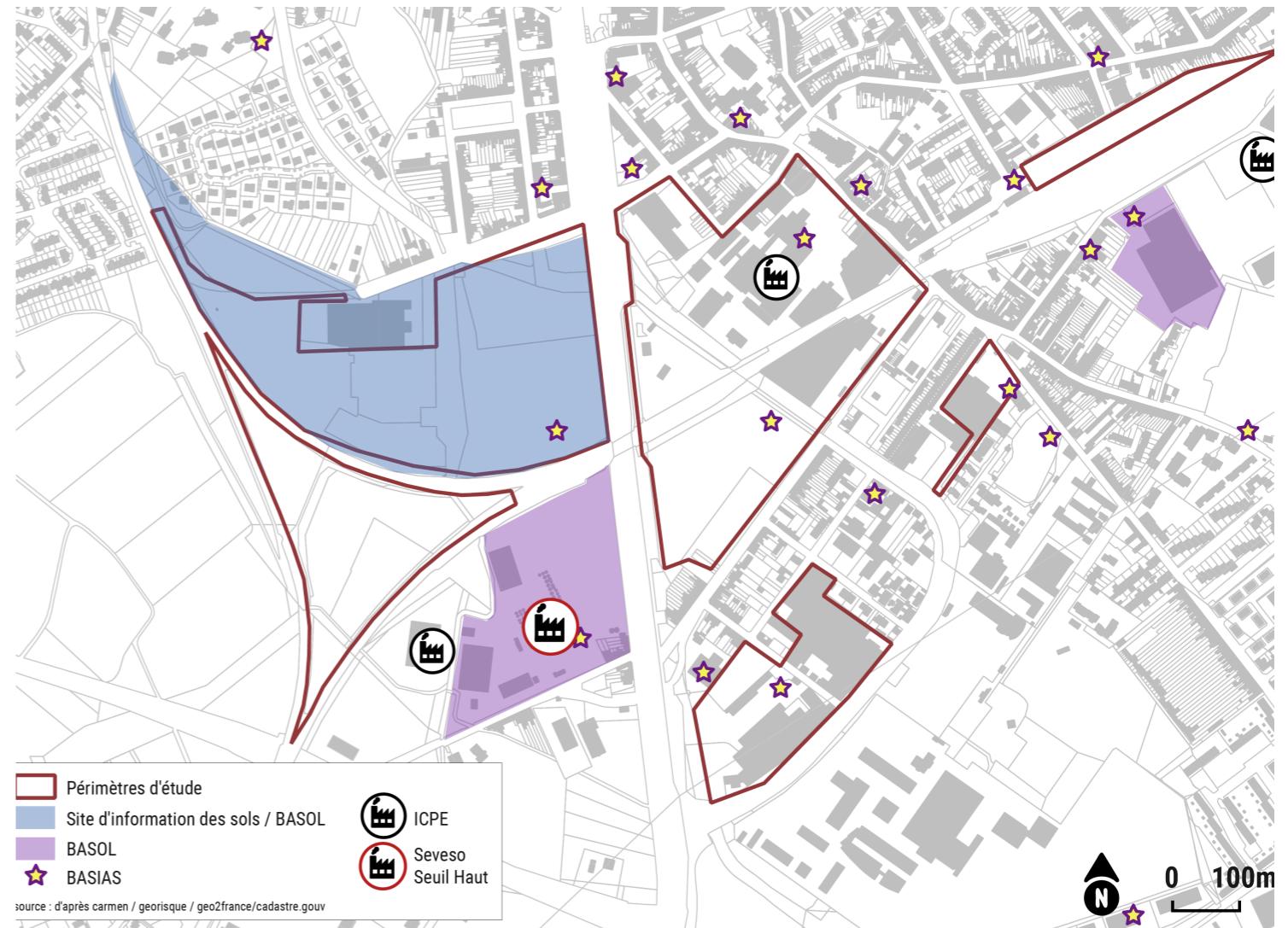
## L'ENVIRONNEMENT SONORE

La carte de bruit de 2019 multi-exposition (activité industrielle, aérien, routier, ferroviaire...) constitue un outil intéressant pour évaluer les sites les plus impactés par le bruit urbain.

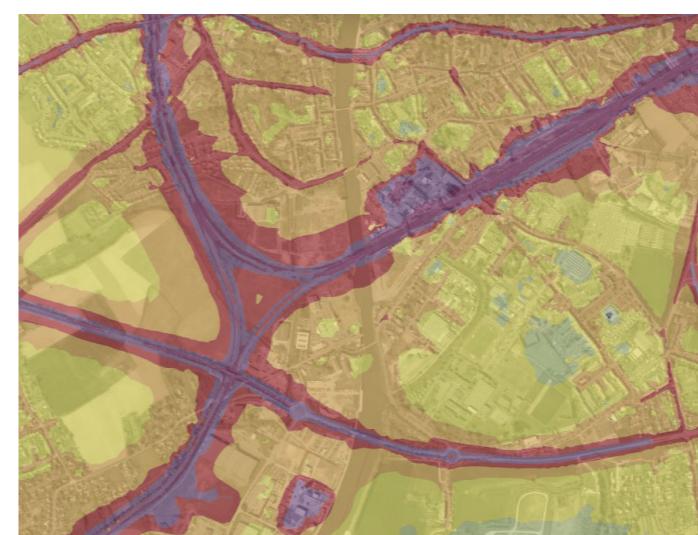
La concentration s'observe principalement aux abords des axes routiers les plus fréquentés et les faisceaux ferroviaires, mais aussi sur certains sites industriels, comme l'usine Cargill, où l'on observe notamment un certain nombre de dépassement de seuils réglementaires.

Seuls les sites Daforib et Fremaux aux abords du pôle scolaire font état d'un environnement plus apaisé, même si les zones de moindre bruit restent relativement limitées.

## PARTIE 1: UN SITE À LA CROISÉE DES DYNAMIQUES MÉTROPOLITAINES



Les risques industriels et la pollution des sols



La carte du bruit de la MEL multi-exposition de 2019



L'axe ferroviaire du site Cargill, vecteur de nuisances sonores

**Une qualité de l'air impactée par les activités industrielles et un bruit urbain amplifié par les infrastructures de communication.**

**Prise en compte de la pollution du site dans la définition de la vocation des différents sites : quelle stratégie déployer pour limiter les impacts sur la nappe de craie et les futurs usagers ?**

LE TRAFIC DE MARCHANDISES ET PLAISANCIER SUR LE CANAL DE LA DEÛLE

- Port/Plateforme conteneur
- Port en reconversion
- Site portuaire intermodal
- Port de plaisance
- Embarcadère privé/public
- 355 Trafic plaisancier (2017)

source : geofrance / vnf



UN TRAFIC DE MARCHANDISE OMNIPRÉSENT SUR LE TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE

De type grand gabarit (1500 à 3200 tonnes) depuis les aménagements de la seconde moitié du XXème siècle, le canal de la Deûle supporte un trafic fluvial de marchandises et de plaisance local, national et international avec notamment la Belgique et les Pays-Bas. Avec un trafic de 5 130 490 tonnes (tout trafic confondu), le canal de la Deûle fait état du trafic fluvial le plus important à l'échelle du Nord Pas de Calais. Les données de VNF montrent que le trafic fluvial est relativement stable sur ces dernières années avec une part croissante du trafic interne au bassin du Nord Pas-de-Calais.

Le projet de Canal Seine Nord Europe est censé à terme renforcer le rôle des canaux du Nord de la France et plus particulièrement des sites portuaires de la métropole lilloise avec à l'ouest : le Port de Lille et le Port de Santes et la plateforme conteneur de Loos-Sequedin. Ce projet a également pour objectif d'augmenter le report modal de trafic de la route vers le fleuve ou le rail. Sur les ports de Lille, la part des modes alternatifs était proche de 30% en 2018 contre 17% en 2005.

La commune de Haubourdin, se retrouve à proximité immédiate du Port de Santes, ayant fait l'objet d'aménagement récents avec l'accueil d'entrepôts logistiques et de l'aménagement d'une plateforme multimodale à conteneur (eau-rail-route). Ces installations s'inscrivent aussi dans des logiques d'intermodalités également développées sur le port de Lille avec le Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU) afin de faciliter la logistique dite du « dernier kilomètre » vers des modes de transports plus respectueux de l'environnement et du cadre de vie.

Le Port de Haubourdin inscrit en partie sur les sites d'études en bord à canal est actuellement désaffecté. Ce dernier fait toutefois partie des sites stratégiques des Ports de Lille au regard de son potentiel de valorisation en lien avec la démarche «REV3».

UN TRAFIC PLAISANCIER LIMITÉ

La Métropole ne concentre que très peu d'installations dédiées au trafic plaisancier à l'exception du Port de Lille. En effet, la capacité d'accueil d'un trafic plaisancier de passage se retrouve limité du fait d'un nombre important de bateaux stationnant à l'année.

Un rôle croissant du transport fluvial sur le canal de la Deûle encouragé par la modernisation du Port de Santes et l'intermodalité recherchée par les Ports de Lille.

### LA POLITIQUE GÉNÉRALE DE PRÉSÉRATION DE LA RESSOURCE EN EAU

Les enjeux relatifs à la protection de l'eau sur le territoire métropolitain ont été progressivement intégrés par la réglementation avec la mise en place d'outils réglementaires comme le PIG, la DUP et les règles d'urbanisme sur l'AAC (aire d'alimentation des captages) dans le cadre du PLU de la MEL. Ce dernier, intégrant les orientations et les prescriptions du SAGE de la Marque & Deûle reprend ses grandes règles liées à la protection de la ressource en eau avec :

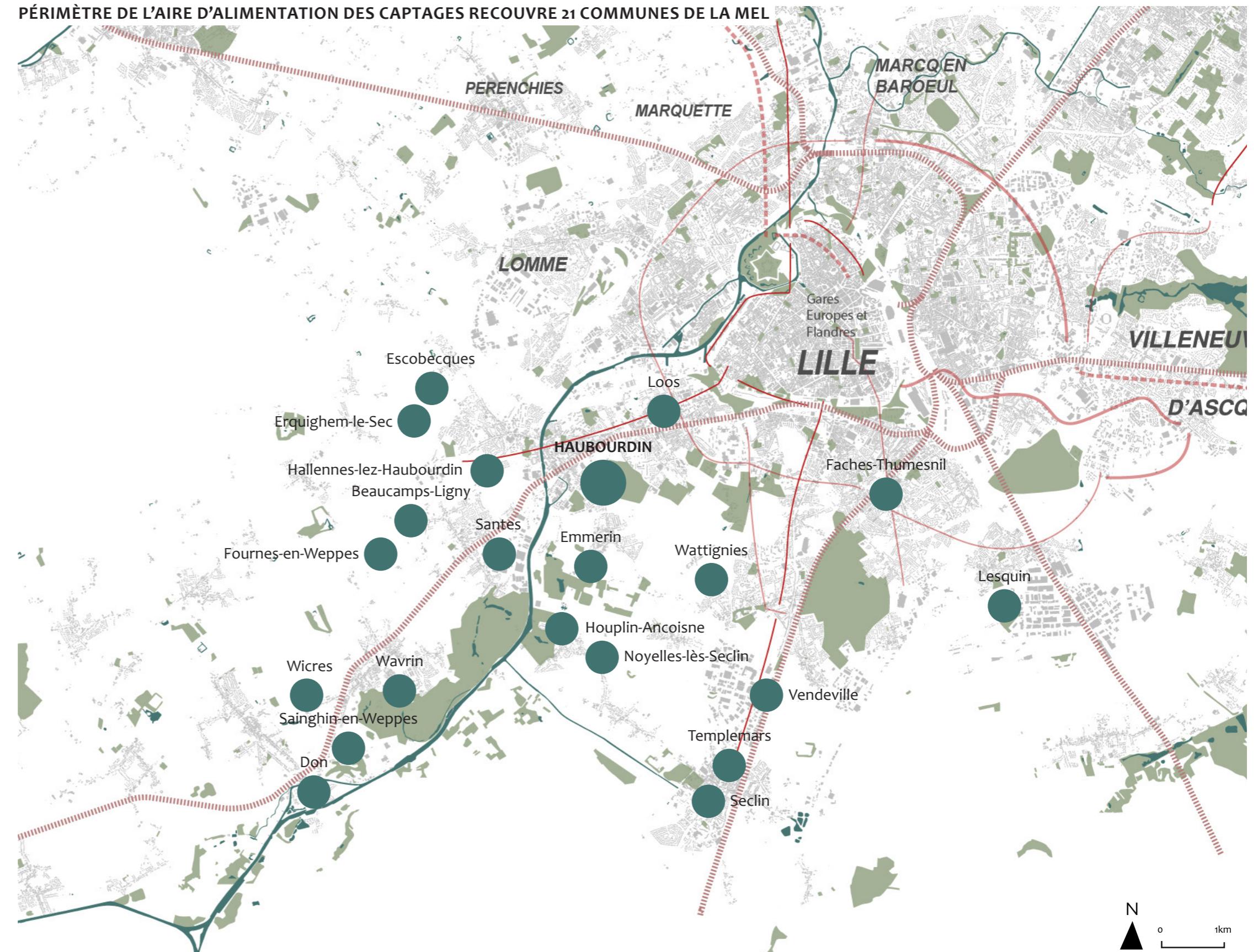
- L'objectif de préservation, de reconquête de la qualité de la ressource en eau dans toutes les actions des autorités publiques et institutions administratives,
- La préservation des zones humides,
- La préservation de la continuité écologique des cours d'eau,
- La gestion vertueuse des eaux pluviales.

En complément des dispositifs réglementaires porté par le PLU<sup>2</sup> de la MEL concernant la ressource en eau, la collectivité a élaboré une charte du territoire des communes dites gardiennes de l'eau sur le périmètre de l'alimentation des aires de captage (AAC). Elle a pour objectif de concilier développement du territoire et préservation de la recharge qualitative et de la qualité de la ressource en eau. 5 axes stratégiques ont été reconnus :

- Axe 1 – Reconnaître l'eau et l'environnement comme un patrimoine pour demain
- Axe 2 – Valoriser les activités et les espaces agricoles en synergie avec la ressource en eau et le projet alimentaire
- Axe 3 – Repenser la mobilité pour réduire les risques et créer des liens communs
- Axe 4 – Développer un territoire de l'habiter autrement
- Axe 5 – Adapter le modèle de développement économique et s'inscrire dans les dynamiques d'excellence

Signataire de la charte, la commune d'Haubourdin conforte son intention de faire la ville autrement au regard de la gestion de la ressource en eau. Le devenir des sites et leurs usages devront s'inscrire dans les principes retenus par les différentes actions émanant des différents thèmes prioritaires.

Une vocation des sites à orienter vers des usages compatibles avec les enjeux de préservation de la ressource en eau.





Les dispositifs réglementaires de protection de la ressource en eau



Le risque d'inondation



Les zones à dominante humides

- **ZDH**  
→ **SECTEUR LEVER**  
Zone à dominante humide. Le sujet zone humide ne contraint pas la procédure d'urbanisme. L'indication contenue dans le PLU, à travers le zonage ZDH, a pour vocation d'alerter les pétitionnaires d'une possible procédure environnementale parallèle à la procédure d'urbanisme à savoir un dossier Loi sur l'Eau (DLE) si la présence d'une ZH était avérée, que le projet détruisait ou altérait plus de 0,1 ha.
- **AAC1**  
→ **SECTEUR FREMAUX**  
Vulnérabilité très forte (dispositions générales P39 à 42) – limitation de l'emprise au sol de 10%/règlement zone + contraintes.
- **AAC2**  
→ **SECTEUR DAFORIB**  
Vulnérabilité forte (dispositions générales P39 à 42) – emprise au sol de 60% max + coefficient pleine terre de 15% mini + contraintes.
- **PIG2**  
→ **SECTEUR CARGILL ET FREMAUX**  
Principes à respecter (cf livre 1 dispositions générales P27)
  - Innocuité à la nappe,
  - Non atteinte quantitative (recharge de la nappe) et qualitative (qualité des eaux) à la nappe,
  - Préservation de la ressource en eau et protection des captages et de l'aire d'alimentation de ces captages.

## LES COURS D'EAU ET LES ZONES A DOMINANTE HUMIDE

L'intégration des cours d'eau à la réflexion sur le site questionne sur leurs usages, la continuité des parcours, mais aussi leur qualité écologique. Certains cours d'eau aux abords des sites font état d'une qualité écologique dégradée et d'une pollution visuelle prégnante.

Les zones à dominante humide principalement localisées à l'ouest des sites d'études ont été classifiées par le SDAGE par importance d'enjeu. Leur prise en compte est nécessaire et doit guider le parti d'aménagement des différents sites si une zone humide est avérée par les études d'investigation.

## LE PHENOMÈNE DE RETRAIT GONFLEMENT D'ARGILE

Au regard de la composition argileuse et limoneuse des sols, le phénomène de retrait-gonflement d'argile impacte l'ensemble des périmètres d'études avec une exposition moyenne.

## LE RISQUE D'INONDATION PAR DEBORDEMENT DE CRUÉ ET PAR REMONTEE DE NAPPE

Identifié par le TRI (troisième révolution industrielle) de Lille, le territoire communal et plus particulièrement les sites en bord à canal peuvent être concernés par une crue de forte probabilité sur leurs franges.

Le territoire fait l'objet d'un PPRNi (plan de prévention des risques naturels d'inondation) prescrit depuis 2001.

Les abords du canal de la Deûle font état d'un potentiel d'infiltration des eaux indéterminé (pour le site Lever, Fremaux) ou peu favorable (pour le site Cargill et Daforib) selon les cartographies des services urbains de la MEL.

Le risque d'inondation par remontée de nappe est particulièrement marqué sur l'ensemble des sites d'étude.

**Un aménagement cohérent avec les cours d'eau et les zones à dominante humide sur le périmètre d'étude.**

**Des investigations complémentaires à prévoir pour affiner la capacité d'infiltration des eaux pluviales tout en définissant une stratégie visant à limiter le risque d'inondation.**

# LA DEÛLE COMME LIEN TERRITORIAL ET ÉCOLOGIQUE À VALORISER

## DES ESPACES VERTS QUI TENDENT À SE RAPPROCHER DU CANAL DE LA DEÛLE

On remarque que la plupart des espaces verts se concentrent autour de la Deûle. C'est le cas du parc de d'Herbigny et du parc de la Centeraine. Ces parcs assurent donc diverses fonctions : physiques, hydrauliques, écologiques, socio-économiques et paysagères. En effet, les berges des voies navigables constituent des zones de transition entre le milieu aquatique et le milieu terrestre. C'est pourquoi il est essentiel de conforter ses berges par la végétalisation.

En plus de profiter du Canal de la Deûle, les sites Cargill et Lever ont la chance d'être à proximité de parcs publics. En effet, les sites se situent à seulement 6-8 min à pied de ces espaces verts. Quant au site Lever, il profite déjà d'un espace boisé classé à l'ouest du périmètre d'étude. Une partie de cet espace a été aménagé pour piétons et cycles.

Les sites Fremaux et Daforib sont quant à eux, légèrement plus excentrés, donc moins proches des parcs.

## LIKOTO : FRICHES, DÉLAISSEZ D'INFRASTRUCTURE COMME RESSOURCES ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUE

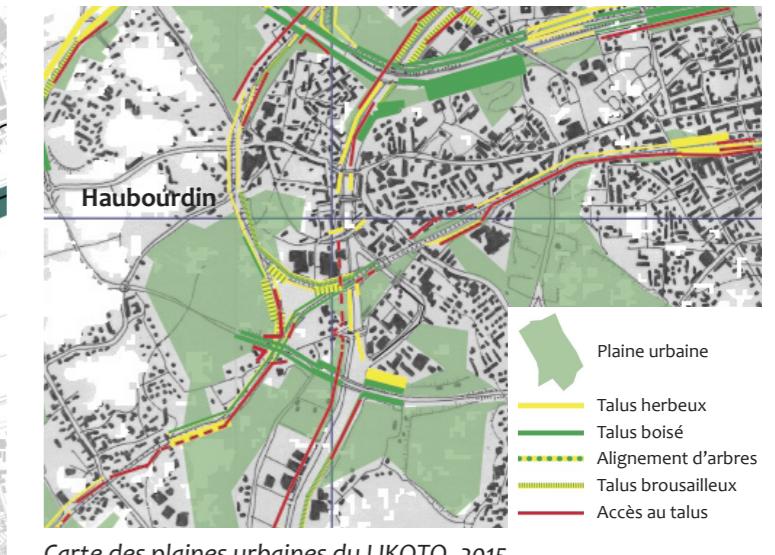
Au fil des années, les 1300 km de talus, délaissés et friches qui bordent les autoroutes, voies ferrées et canaux sont devenus de véritables parcours dédiés à la promenade.

La carte des plaines urbaines relève notamment la présence de divers accès et talus autour de la gare d'Haubourdin, de la voie ferrée et du Canal de la Deûle. Il se pose alors la question de repenser ces espaces délaissés dans une logique de trame verte et bleue support de biodiversité et de modes doux.

Un site en transition, qui pourrait développer de nouvelles liaisons douces et relier ainsi les différents parcs entre eux.



## PARTIE 1: UN SITE À LA CROISÉE DES DYNAMIQUES MÉTROPOLITAINES



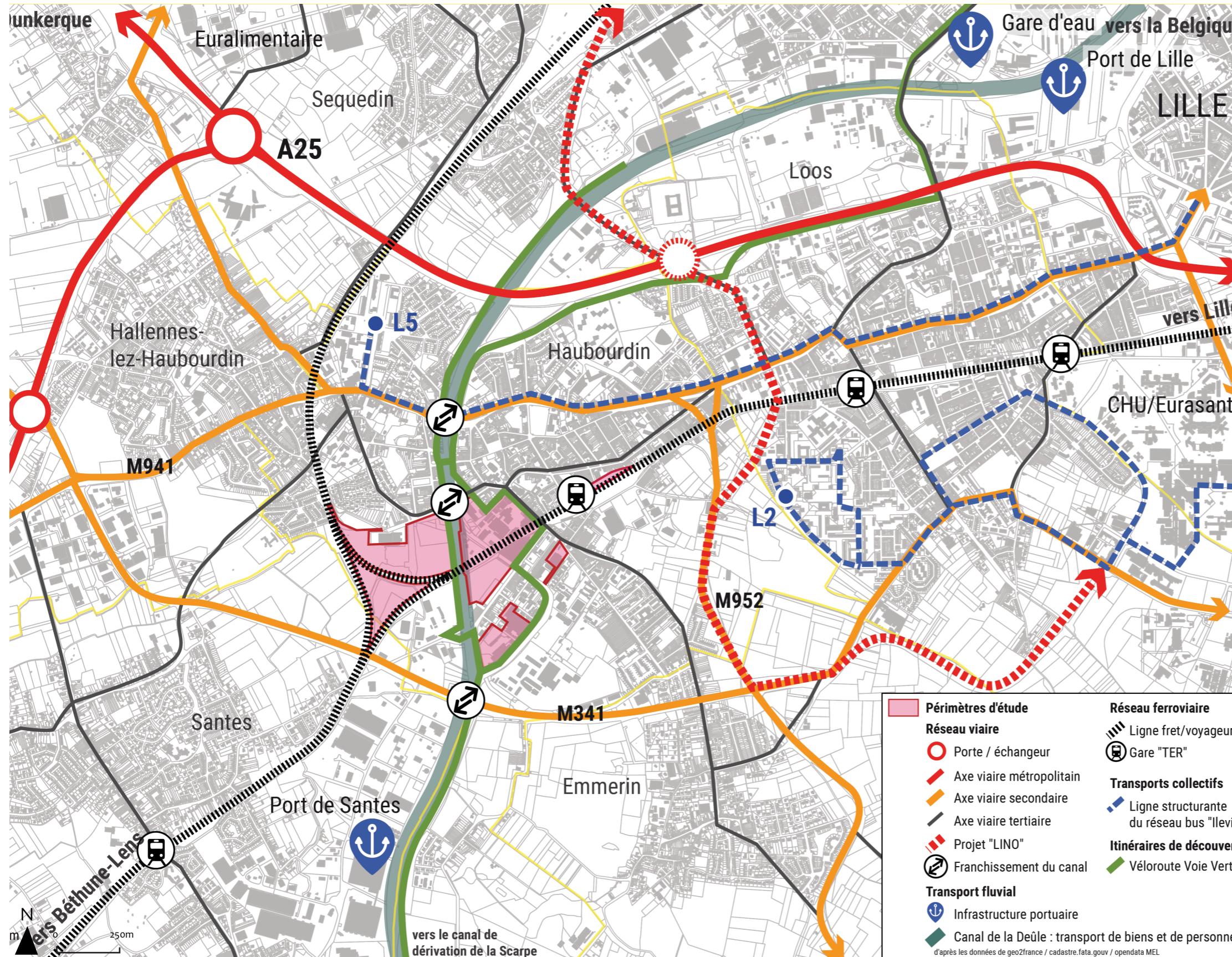
Carte des plaines urbaines du LIKOTO\_2015



Reconquérir les friches délaissées



Valoriser le vieux Canal



LA CRÉATION D'UN NOUVEL ÉCHANGEUR QUI VA MODIFIER L'ACCESSIBILITÉ D'HAUBOURDIN

Le projet de LINO est un nouvel équipement routier qui fluidifiera la circulation en facilitant les accès aux pôles économiques stratégiques : Euratechnologies, Eurasanté, CHRU, Euralimentaire et Port de Lille. Il participe ainsi au développement de ces grands projets métropolitains en améliorant leur accessibilité depuis l'autoroute A25 et la Rocade Nord-Ouest. Le projet s'attache à préserver l'environnement : à la fois en matière de traitement de l'eau (essentiel dans un secteur de champs captants), et en préservation de la faune, de la flore et de la qualité paysagère. Il participe aussi au développement de modes de déplacement alternatifs à la voiture. En effet, cette voie en 2x1 voies est complétée par un piétonnier et une piste cyclable bidirectionnelle. Elle créera à terme une seconde porte d'entrée aux communes du sud au niveau de l'ancienne prison de Loos avec la création d'un échangeur. Le projet de LINO n'est pas directement rattaché au site mais une liaison douce depuis le site reste à étudier.

LA SÉQUENCE D'UN ITINÉRAIRE MÉTROPOLITAIN À VALORISER ET À DÉVELOPPER

Sur la Métropole de Lille, l'Eurovéloroute 5 constitue un itinéraire modes doux incontournable. C'est pourquoi il est essentiel de valoriser et conforter cette liaison douce de plus de 3.200 km. Sur le secteur d'étude, dans l'attente de créer l'itinéraire souhaité, un itinéraire d'attente a été mis en place. Ce parcours passe par le Vieux-Canal, puis longe le site Cargill jusqu'aux berges de la Deûle. Cet itinéraire à terme pourrait être remis en cause de par le devenir du site Lever.

Des opportunités de projets de mobilité à proximité immédiate des différents sites d'étude : comment en tirer parti ?

# UN SITE PORTUAIRE À LA CROISÉE DE PÔLES D'EXCELLENCE DU TERRITOIRE

## PARTIE 1: UN SITE À LA CROISÉE DES DYNAMIQUES MÉTROPOLITAINES

### UN SECTEUR GÉOGRAPHIQUE STRATÉGIQUE

Le SCoT de Lille Métropole édicte les grands principes d'aménagement du territoire repris et déclinés par les documents d'urbanisme métropolitains qui lui sont inférieurs : le PLU, le PLH, le PDU. L'ensemble de ces documents sont aujourd'hui en révision.

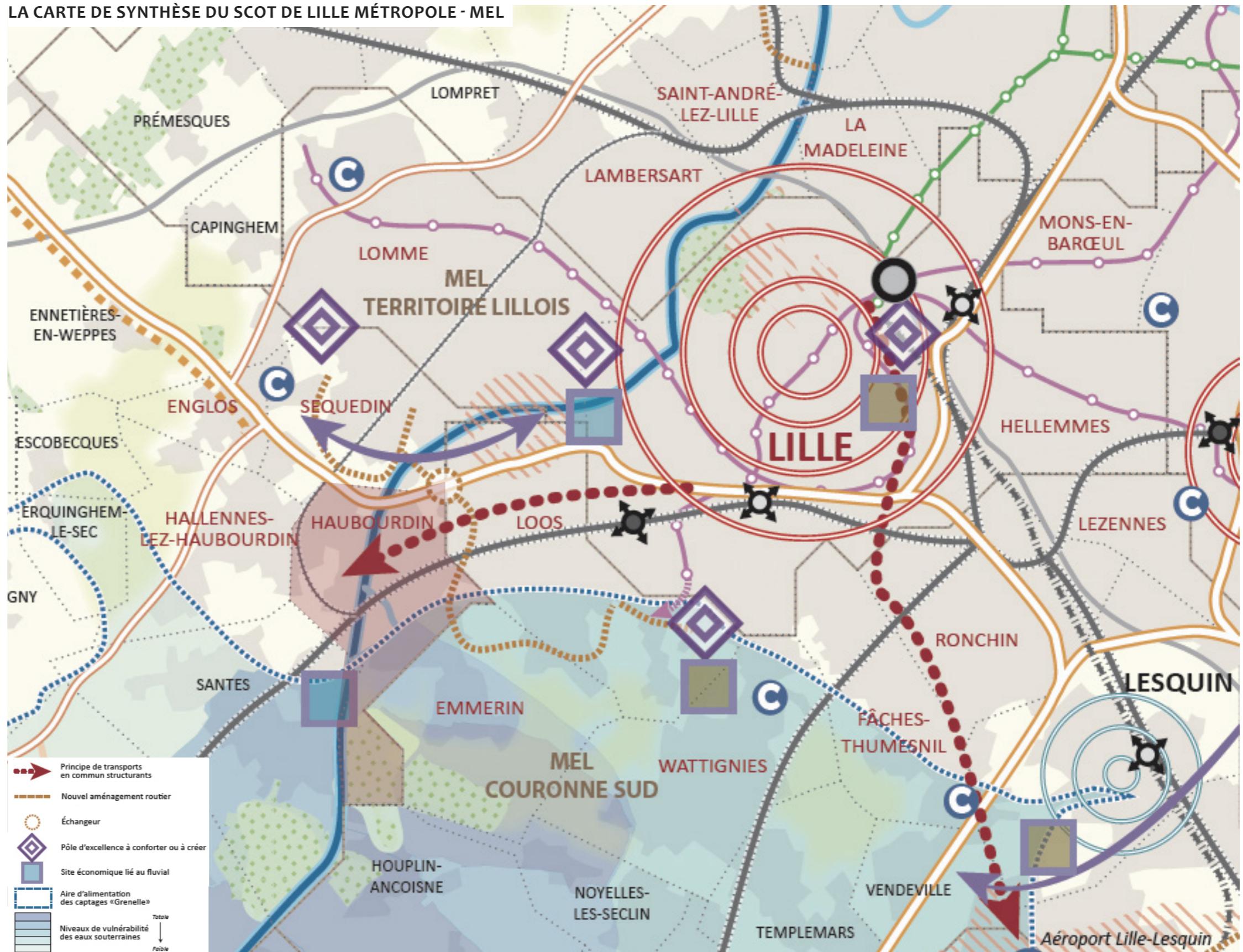
Positionnés à l'interface entre des pôles d'excellence à conforter ou à créer d'Eurasanté, Euratechnologie et Euralimentaire, Haubourdin et les sites d'étude se retrouvent également adossés au Port de Santes, site économique métropolitain lié au fluvial. Un réel enjeu de dynamisme économique est à questionner : en effet, la MEL a perdu 2 353 hectares de foncier économique depuis 2004.

Les principaux enjeux liés aux mobilités s'articulent avec le principe de transport en commun structurant depuis le cœur métropolitain vers Haubourdin (décliné en ligne de tramway via le SDIT), mais aussi le projet de LINO entre Euralimentaire et Eurasanté.

Inscrite également le long du corridor écologique identifié du Canal de la Deûle, la commune d'Haubourdin se positionne aux portes des dispositifs de protection de la ressource en eau en raison de la vulnérabilité de zone.

**Vers une dynamique importante de mutation du zonage UE vers Umixte car la MEL perd 2 353 hectares de foncier économique depuis 2004.**

**L'opportunité d'un secteur économique à ancrer dans le territoire, un milieu encore fragile aujourd'hui à l'échelle métropolitaine.**



## DONNÉES D'ENTRÉE CLIMATIQUE

Le climat tempéré océanique de la région des Hauts-de-France lui confère des amplitudes thermiques saisonnières faibles. Concernant les précipitations, il tombe en moyenne 5,9 mm par mois pour une pluviométrie annuelle de 627mm en 2020 selon les données de la station météorologique de Lille-Lesquin. La température moyenne annuelle était de 12,6°, chiffre en augmentation sur l'ensemble des données disponibles.

Le diagnostic du PCAET fait état d'une forte vulnérabilité du territoire face au changement climatique. L'année 2018 a été la plus chaude sur le territoire de la MEL avec des records de températures entraînant un déficit de précipitations d'environ 30% en moyenne. Ces fortes températures ont renforcé la dégradation de la qualité de l'air et de la pollution à l'ozone.

## LE PCAET DE LA MEL

Récemment approuvé en 2021, le PCAET de la MEL a pour objectif de lutter contre le changement climatique et de mettre en œuvre la transition énergétique sur le territoire autour de trois ambitions :

- Accélérer la transition énergétique vers une métropole neutre en carbone d'ici 2050,
- Construire une métropole résiliente au changement climatique et améliorant la qualité de l'air,
- Une métropole solidaire permettant à tous de bénéficier de la transition écologique et énergétique.

Un certain nombre d'objectifs ont été retenus à l'horizon 2030 et 2050 sur trois thématiques principales :

- L'énergie et le gaz à effet de serre en réduisant les émissions de gaz et la consommation d'énergie tout en encourageant la production locale d'énergies renouvelables ; en amplifiant la politique de rénovation thermique des logements et en accroissant la capacité de séquestration du carbone sur les boisements et les espaces naturels,

- La qualité de l'air en réduisant les polluants atmosphériques émanant des secteurs du transport routier, industriel et résidentiel ; en réduisant les émissions de gaz à effet de serre ; en créant des zones à faible émission tout en mettant en œuvre le PDM (ex-PDU) et le SDIT,

- L'adaptation au changement climatique en améliorant la prise en compte des risques et la gestion de la ressource en eau ; en réduisant les épisodes caniculaires et les îlots de chaleurs urbains ; en mobilisant les outils réglementaires du PLU intercommunal.

## LE POTENTIAL DÉVELOPPEMENT DES ENERGIES RENOUVELABLES

Via son diagnostic territorial, le PCAET de la MEL a ciblé 4 filières permettant de développer des solutions techniques au recours des énergies renouvelables pouvant être mobilisées sur le bâti :

- Les filières solaires (thermique et photovoltaïque),
- La filière bois énergie,
- La géothermie,
- La récupération de chaleur fatale.

## LE POTENTIEL PHOTOVOLTAÏQUE

L'ensoleillement reçu sur le territoire se situe dans la moyenne basse nationale. Toutefois, cette puissance énergétique permet l'exploitation des dispositifs solaires thermiques et solaires photovoltaïques.

Ce potentiel de développement reste toutefois conditionné à un certain nombre de contraintes :

- Techniques au regard de la configuration du bâti ou des installations à déployer au regard de la composition des sols,
- Réglementaires et plus particulièrement au regard des protections patrimoniales et des zones humides (cf. proximité de la Ferme inscrite comme Monument Historique sur le site Lever),
- Socio-économiques questionnant la rentabilité des installations photovoltaïque au regard de leur taille.

## LA FILIÈRE BOIS ÉNERGIE

Il existe aujourd'hui 22 installations de chaufferies biomasse collectivités sur la métropole pour une puissance totale de 113,2 MW et une production de chaleur estimée en 2016 à 250 853 MWh/an. Un seul projet de chaufferie bois sur les bâtiments communaux a été identifié sur les locaux municipaux d'Anstaing. Les ressources forestières peuvent être mobilisées pour un bois de mauvaise qualité et du menu bois et branche. Toutefois, l'ancienne région Nord-Pas-de-Calais présente un taux de boisement relativement faible de 7,5%. Le gisement mobilisable pour approvisionner le territoire est ainsi estimé entre 38 et 42 000 tonnes de plaquettes forestières par an, soit entre 162 et 175 GWh/an.

## LA GÉOTHERMIE

Le PCAET a identifié 64 installations géothermiques sur le territoire dont quelques-unes sur la commune de Santes. Il n'existe aucun projet de centrale géothermique actuellement recensé sur le territoire.

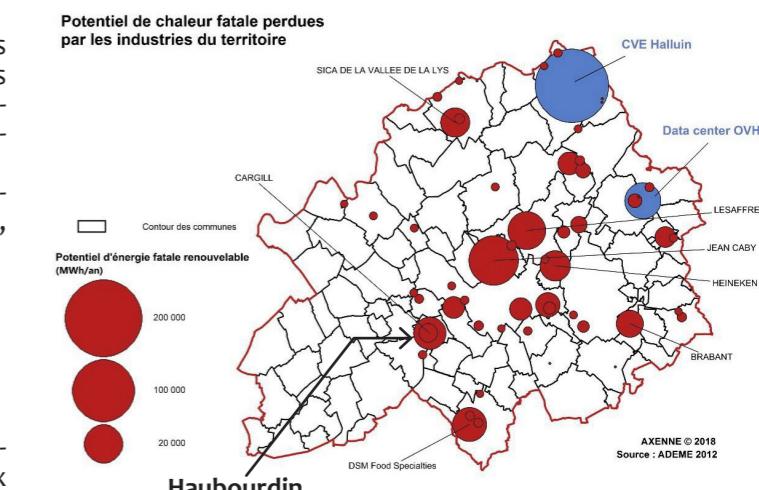
Le potentiel de géothermie sur nappe reste toutefois limité sur Haubourdin au regard des contraintes réglementaires liées notamment à la protection de la ressource en eau.

## LA RÉCUPÉRATION DE LA CHALEUR FATALE

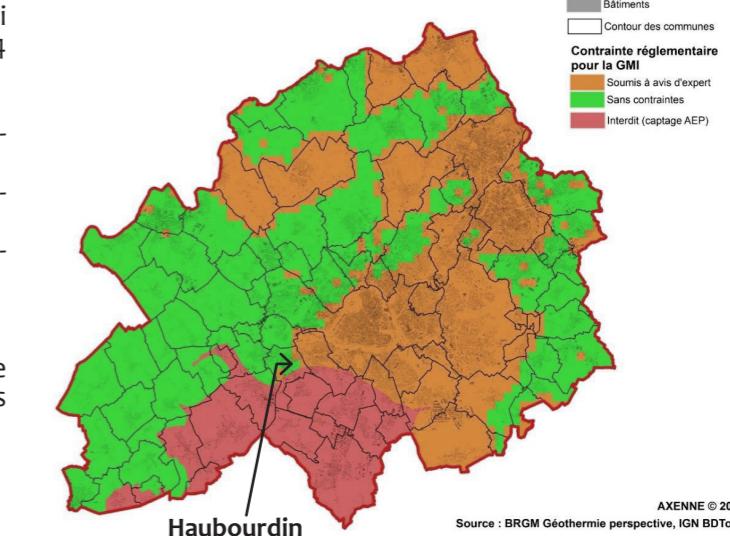
Particulièrement importante pour les entreprises industrielles, la récupération de chaleur fatale au niveau des équipements utilisés représenterait un potentiel de chaleur fatale de plus de 1000 MWh/an sur 14 sites. L'entreprise Cargill à Haubourdin en fait partie avec une estimation d'énergie perdue de 11 605 MWh/an selon l'étude de l'ADEME de 2012. Ces données restent toutefois à réactualiser au regard de la régression de l'activité industrielle sur le territoire.

## LA PRISE EN COMPTE DE LEVIERS DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE (PCAET)

- Le stockage et l'échange d'énergie,
- La mobilité,
- L'économie circulaire, de la fonctionnalité et de la coopération,
- La gouvernance, l'ancrage territoriale, les normes et les procédures.



Le potentiel de chaleur fatale sur la MEL - PCAET MEL



Les contraintes réglementaires liées à la géothermie - PCAET MEL

Une vocation urbaine des sites à inscrire dans des principes vertueux de transition écologique en appui de la Rev3 et compatible avec leur contraintes réglementaires et environnementales respectives.



# 2

## UN SITE À L'ÉCHELLE DE LA VILLE D'HAUBOURDIN

SECTEURS LEVER, CARGILL, FREMAUX ET DAFORIB

# UNE OFFRE EN LOGEMENT À ADAPTER AUX BESOINS DU TERRITOIRE

## PARTIE 2 : UN SITE À L'ÉCHELLE DE LA VILLE D'HAUBOURDIN

### L'ÉTAT DES LIEUX SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE

Les éléments présentés ci-après s'appuient sur l'étude de marché d'Adequation et de la MEL de 2021 et des données du recensement INSEE de 2017.

La commune d'Haubourdin compte 14 936 habitants en 2017, chiffre en augmentation depuis 2012 (+0.60%/an). Ce gain de population est supérieur aux tendances métropolitaines. Cette notoriété intermédiaire lui permet d'attirer une part croissante de CSP+ avec un revenu médian de 2 448€/mois. Parmi les évolutions les plus significatives, la part des 60-74 ans est passée de 10,8% à 13,2% entre 2007 et 2017. La commune fait état d'une faible proportion de jeunes ménages avec 12% de moins de 30 ans (contre 17% à l'échelle de la MEL).

Depuis les années 60, le tissu urbain résidentiel est principalement composé de maisons à près de 60% et près de 40% d'appartements. Cette répartition tend à diminuer au profit des logements collectifs (part d'appartements à 33% en 2007). La part de ménages propriétaires continue de baisser avec près de 53% de propriétaires et 47% de locataires en 2017. Des disparités territoriales s'observent toutefois entre les deux rives où le nord de la rive gauche concentre une plus forte proportion de locataires sociaux à contrario du sud, faisant état de plus de ménages propriétaires (part à 82%). Sur la rive droite, la répartition des logements et des propriétaires-locataires est plus homogène, même si la partie sud présente un profil plus pavillonnaire que la partie nord comptant plus de collectifs.

Il faut toutefois remarquer que la production totale de logements neufs a connu une baisse de 6% sur la dernière période triennale. Les dernières opérations font état d'un taux d'écoulement faible avec une valorisation comprise entre 3290 et 3675 €/m<sup>2</sup> stationnement inclus en TVA pleine. La part d'investisseurs, influencée par le dispositif de la Loi Pinel, est supérieure au ¼ de l'ensemble des opérations que ce soit sur la commune de Haubourdin ou Loos.

L'étude de marché a également mis en exergue un marché locatif et de revente tendu pour les produits familiaux et les maisons à prix accessible. En effet, parmi les 36% d'emménagés récents entre 2012 et 2017 sur la commune de Haubourdin qui se tournent vers l'accession à la propriété, 89% des nouveaux propriétaires achètent une maison plutôt qu'un appartement. Que ce soit sur le marché locatif ou de vente, la part de logement en T2 et T3 reste le cœur de l'offre de logements privés sur Haubourdin.

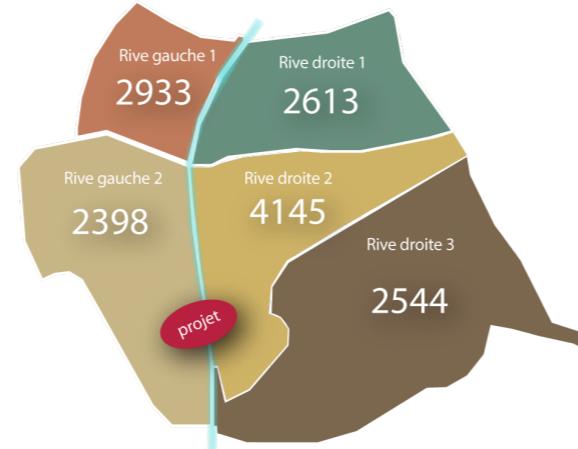
Ces chiffres sont à mettre en perspective avec le parc de logement locatif social majoritairement constitué de T3 (43% du parc de logements). Toutefois, les logements de type T2 et T3 restent particulièrement demandés par les demandeurs où le taux de satisfaction de l'ensemble des demandes reste de 24% (141 logements ont été attribués sur les 581 demandes en 2019).

### >> Les éléments clés

14 936 habitants (INSEE 2021)



Répartition de la population îlots IRIS -2017-

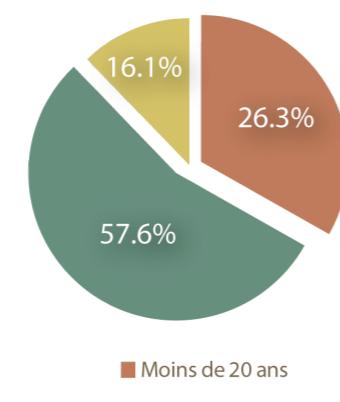


Population en constante évolution +3.0% depuis 2012

Diminution de la taille des ménages 2.27 personnes/ménages en 2017

Représentation plus faible des moins de 30 ans 12% contre 17 % sur la MEL

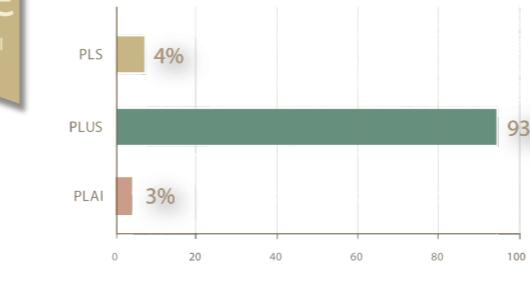
Phénomène de vieillissement de la population 13.2% des 60-74 ans en 2017 contre 10.8% en 2007



Une notoriété résidentielle intermédiaire

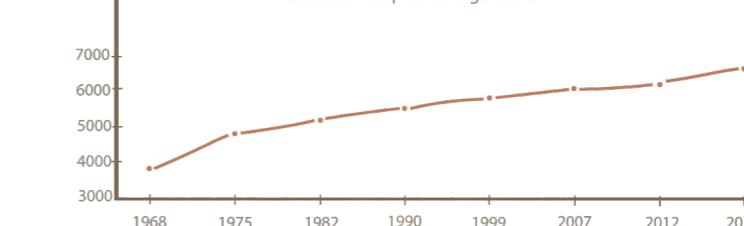
6.8%  
Part des CSP +

2448€  
Revenu mensuel médian



6 712 logements (INSEE 2017)

Evolution du parc de logements



60%



40%

Emménagements récents accédant à la propriété 36% entre 2012 et 2017

Forte représentation des moins de 40 ans 60% des émménagés en primo accession en 2017

Type de logements à l'achat 89% achètent une maison plutôt qu'un appartement

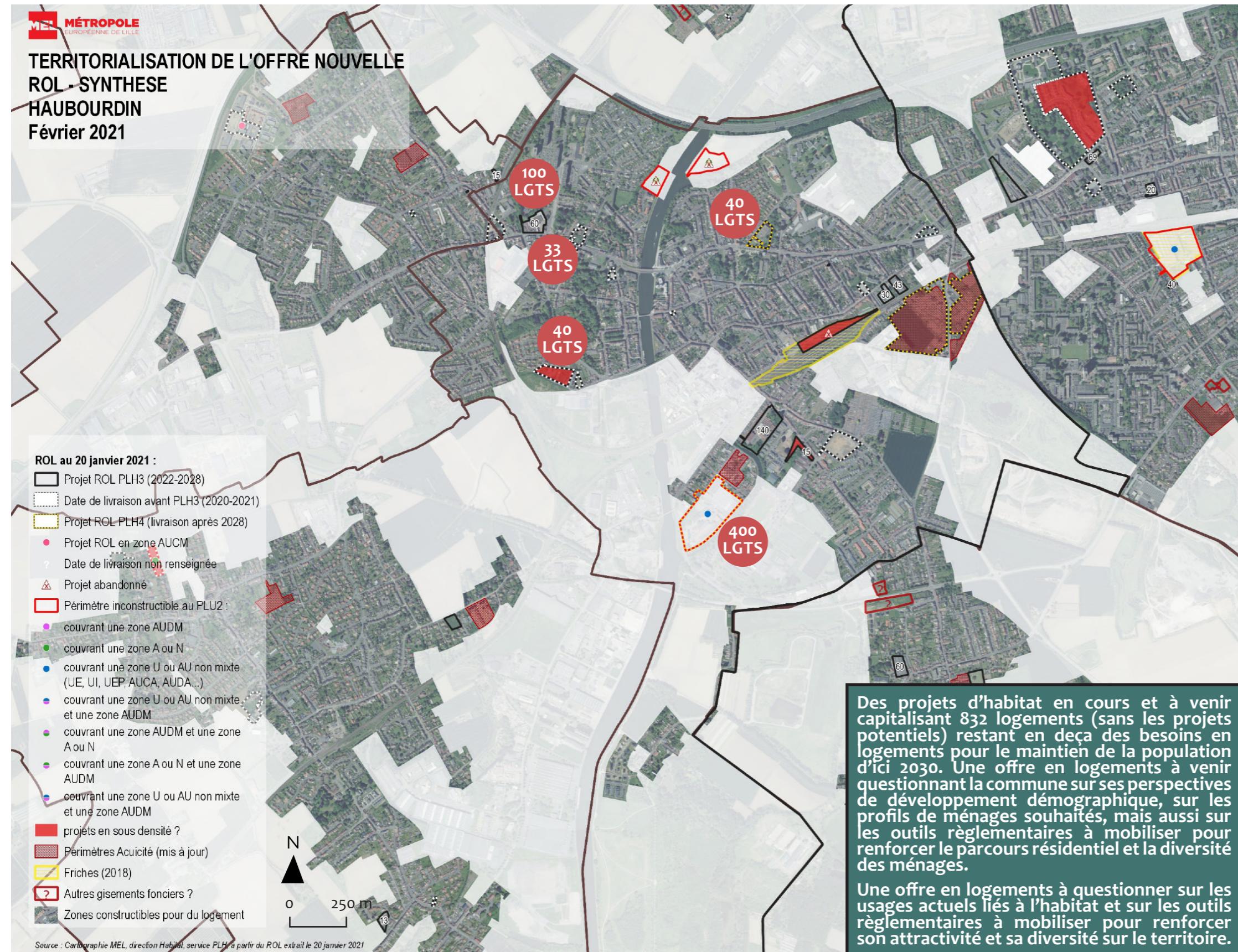
Cœur de l'offre de logements privés T2 et T3 que ce soit pour le marché locatif ou de vente

Demande forte de logements sociaux 24% de taux de satisfaction des demandes en 2019

Type de logement	Nbr de logements au 01/01/2019	Nbr de demandes de logement en attente au 31/12/2019	Nbr de logements attribués en 2019
T1	67	46	7
T2	393	211	36
T3	780	193	75
T4	451	107	21
T5	104	24	2
T6	0	0	0
T7	0	0	0
T8	0	0	0
T9 et +	0	0	0

Une demande en logements sociaux orientée vers des petites typologies de logement contrastée par une demande d'accession privée vers la maison ancienne.

Des opérations immobilières en collectif au taux d'écoulement faible et restant principalement des achats d'investissement.

**LES OBJECTIFS DU PDH ET DU PLU2 DE LA MEL**

Le PLH2 (PLH3 en cours d'élaboration) de la MEL a établi un objectif de production de logements par commune sur le territoire des Weppes dont Haubourdin (entre 2012-2018) avec :

- Un objectif de production haut de 497 logements,
- Un objectif de production bas de 380 logements.

Les données Sit@del font état de 432 logements commençés sur la même période ce qui rentre dans les objectifs définis par le document soit 86 logements/an.

Outre le PLH, le PLU décline des orientations programmatisques concernant le logement social où les communes de la MEL s'engagent à réaliser un minimum de 30% de logements locatifs sociaux en construction neuve à partir d'une opération de plus de 17 logements.

**LES BESOINS EN LOGEMENTS DU TERRITOIRE**

D'après l'étude Adequation, le rythme de logement à adopter doit être compris entre 90 et 130 logements/an dont 70% en l'accession (60 à 90 logements/an) et 30% en locatifs sociaux (30 à 40 logements/an). Les typologies à privilégier par l'étude restent les petites typologies de logements avec une part de collectif à 80% destinée à un public jeune et les ménages familiaux.

Après analyse des dynamiques socio-démographiques sur la base des données INSEE de 2017, et rien que pour le maintien de la population sur Haubourdin selon deux hypothèses de desserrement des ménages (2,14 personnes / ménage) ou (1,98 personne / ménage), il faudrait en moyenne produire 907 logements entre 2017 et 2030 soit un rythme de construction annuel compris entre 49 et 91 logements.

**ETAT DES LIEUX DES PROJETS D'HABITAT**

Les projets d'habitat envisagé ou en cours sur la commune permettent de recenser :

- 97 logements sur les opérations immobilières en cours,
- 122 logements à venir sur des opérations immobilières,
- 613 logements en projets,

D'autres sites de projets à vocation d'habitat sont également susceptibles de développer une offre potentielle à plus ou moins long terme. Cette offre vient se localiser à l'accroche des axes structurants sur des sites de renouvellement urbain en remplacement d'un tissu à vocation économique. Au nord du site Lever, un programme de 40 logements vient s'inscrire en front à rue de l'avenue Lassus. Le projet « Nexity » sur le site Fremaux fait état d'une programmation relativement importante de près de 400 logements. Bien que ce projet se positionne à proximité du pôle scolaire, il reste en retrait des grands pôles de vie et des aires d'attractivité des transports en commun.

# UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE À POLARISER AUTOUR DU PORTUAIRE ET DES PÔLES D'EXCELLENCE

## L'ÉTAT DES LIEUX SOCIO-ÉCONOMIQUE

Sous l'influence de la métropole lilloise, le profil socio-économique du territoire attaché à son assise industrielle évolue sensiblement avec la fermeture récente d'un certain nombre d'entreprises comme Fremaux Delorme, Optispace, Scarna Construction ou encore Chaumeca. L'entreprise CARGILL adossée au centre-ville connaît actuellement un PSE.

Les données INSEE de 2017 montrent notamment que la part de concentration d'emploi (nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone) sur Haubourdin est passée de 94 en 2007 à 83 en 2017. Cela signifie que le territoire propose moins d'emplois qu'il ne comprend d'actifs. En effet, ces derniers ont augmenté de 2% sur la même période passant de 71% à 73,6%. De plus, la part d'actifs travaillant sur une autre commune n'a cessé d'augmenter (78,8% en 2007 contre 82,7% en 2017) exposant une résidentialisation progressive du territoire. Elle se couple à une perte d'emploi dans la zone avec 5030 emplois en 2017 contre 5 553 emplois en 2007.

Le profil des actifs haubourdinnois est principalement représenté par les professions intermédiaires et les employés à hauteur de 58% en 2017. La part d'ouvriers est également importante représentant 22,4% des emplois même si cette dernière est en constante diminution depuis 2007 (27% des emplois). Cette diminution se fait au bénéfice des professions intermédiaires, mais aussi des CSP+ qui passent de 13,1% en 2007 à 15,2% en 2017. Les tendances observées sont sensiblement équivalentes à l'échelle de la MEL.

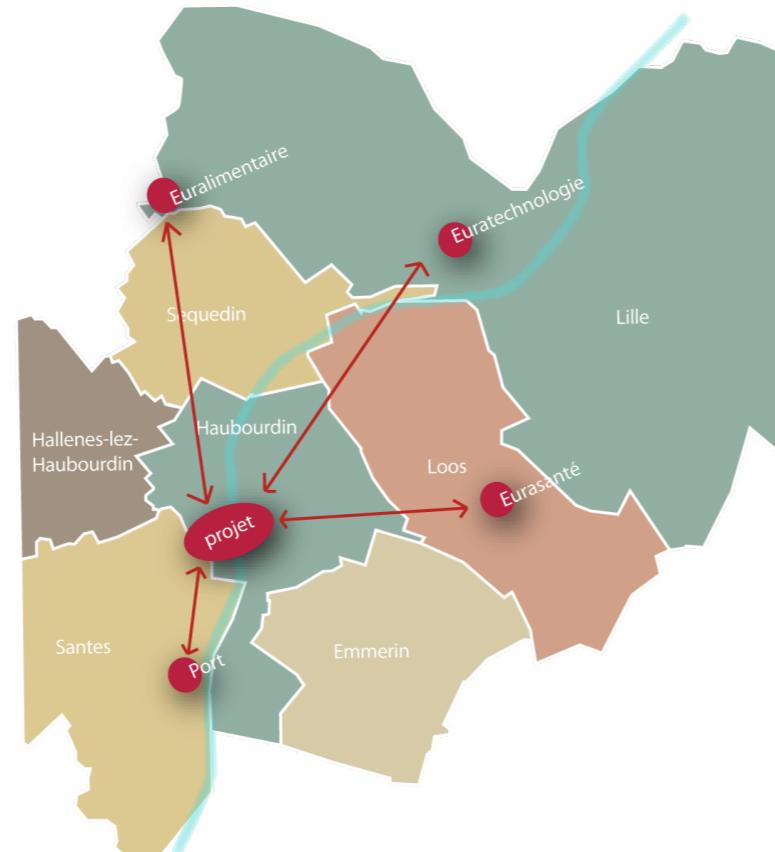
Les entreprises et les emplois les plus représentés sur la commune se concentrent principalement dans le secteur de l'administration publique à hauteur de 40% en 2017. Représentant 33,4% des emplois, la part du secteur « commerce, transport et services divers » génère un nombre important d'emploi. Le secteur de la construction et de l'industrie, au reflet du contexte économique d'Haubourdin est également en baisse avec un nombre d'emploi dans l'industrie passant de 19% à en 2007 à 15,7% en 2017.

La désindustrialisation et la paupérisation économique du territoire interroge les opportunités foncières sur des sites d'opportunités à bord à canal et fléchés au PLU comme à vocation d'activité économique, industrielle ou portuaire.

Cette vocation est à mettre en perspective avec la proximité du Port de Santes, ayant fait l'objet récent d'une modernisation-extension sur sa partie sud, mais aussi des grands pôles d'excellence territoriaux d'Euralimentaire, Eurasanté et Euratechnologie. Le site du Port de Santes intègre les Ports de Lille gérés par la CCI du Grand Lille avec près de 12 sites sur 300 hectares générant près de 5400 emplois directs et indirects avec près 1960 emplois directs et indirects rien que sur le Port de Santes.

## PARTIE 2 : UN SITE À L'ÉCHELLE DE LA VILLE D'HAUBOURDIN

### >> Les éléments clés sur la commune d'Haubourdin



14 936 habitants (INSEE 2021)

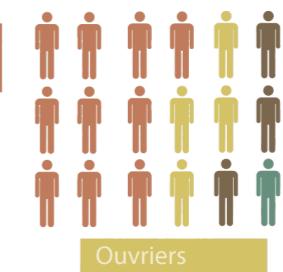
➤ Diminution de la part de concentration d'emploi 83 contre 94 en 2017

➤ Augmentation du nombre d'actifs 73.6% contre 71% en 2007

➤ Augmentation du nombre d'actifs travaillant sur une autre commune 82.7% contre 78.8 % en 2007

#### Catégories socioprofessionnelles

Professions intermédiaires et employés



CSP+

Autres

Ouvriers

➤ Diminution du nombre d'ouvriers - 4.6% entre 2007 et 2017

➤ Augmentation des CSP+ + 2.1 % entre 2007 et 2017

#### Désindustrialisation et paupérisation

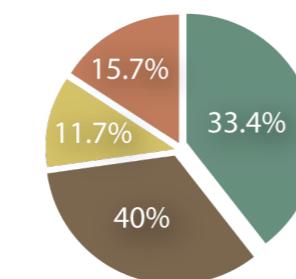
➤ Diminution du zonage économique -2 353 hectares

➤ Des opportunités foncières Sites d'opportunités au bord du canal

#### Plan Métropolitain de Développement de l'Economie Sociale et Solidaire



#### Des domaines variés



#### Education, santé, action sociale, culture et loisirs

- Commerce, transport et services divers
- Industrie
- Construction
- Administration publique

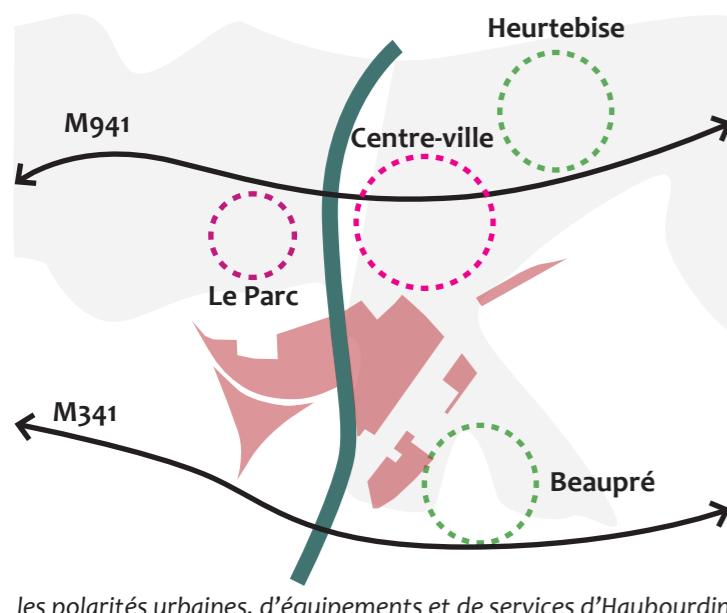
Une perte d'emploi significative sur la commune au reflet de la désindustrialisation progressive du territoire.

Des sites économiques en renouvellement urbains fléchés comme à réinvestir autour d'un développement économique industriel, artisanal et portuaire.

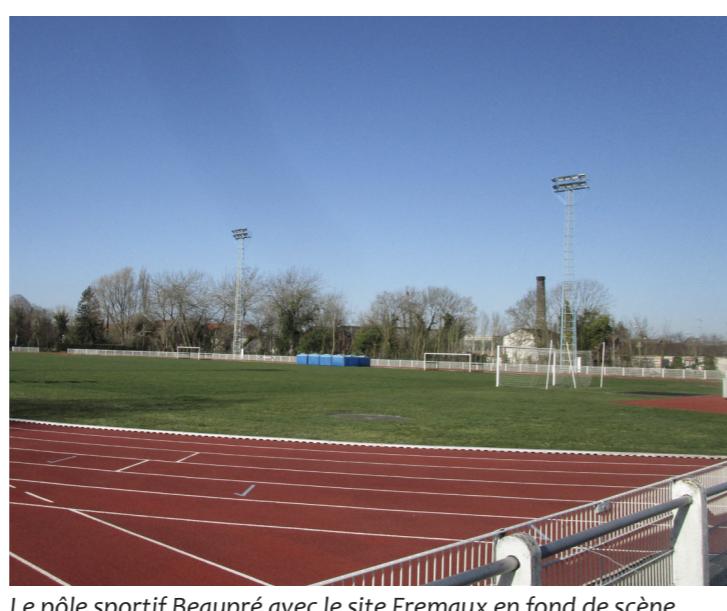
Une programmation économique à mettre en cohérence avec les enjeux de maintien et de diversité de l'emploi sur le territoire.



La répartition des équipements, des commerces et des services sur le territoire



les polarités urbaines, d'équipements et de services d'Haubourdin



Le pôle sportif Beaupré avec le site Fremaux en fond de scène

## LES POLES DE VIE DU TERRITOIRE

Les ruptures territoriales marquées à la fois par le Canal de la Deûle et les voies ferrées multiplient les logiques de fonctionnement multipolaire du territoire. Les principales polarités se concentrent au nord du territoire s'égrenant le long de la M941 où se distinguent :

- La polarité du quartier du Parc en rive gauche et au nord de la M941 avec une offre commerciale de proximité et la présence d'équipements publics dont des écoles et un collège (accueillant les élèves du quartier et d'Hallen-lez-Haubourdin),
- La polarité du centre-ville accueillant la plupart des équipements publics, des commerces de proximité ainsi qu'un marché hebdomadaire,
- La polarité du parc de l'Heurtbise constituée d'un important pôle scolaire et sportif,
- Le pôle scolaire Beaupré accueillant un grand nombre d'équipements scolaires et sportifs dont le Lycée Général et Professionnel Beaupré.

Les sites se positionnent à l'accroche ou en léger retrait de ces polarités avec notamment Cargill en interface avec le centre-ville d'Haubourdin et Daforib - Fremaux en interface avec le pôle scolaire Beaupré.

## LE TISSU COMMERCIAL ET LES EQUIPEMENTS

La commune d'Haubourdin possède un indice de 6 sur 10 d'après les indices DataFrance (Base Permanente des Équipements de l'INSEE). Classés en 5 catégories, les points faibles se focalisent plus particulièrement sur l'offre commerciale (4), les services à la population (5) et les sports et les loisirs (6).

Les données présentées restent à relativiser au regard de l'offre commerciale pouvant répondre également aux services à la population. En effet, l'offre de service ne compabilise qu'un bureau de poste, une gendarmerie et une station de service, à l'instar des équipements scolaires et de services (petite enfance) et les commerces dédiés aux services à la population (coiffeur, restaurants, salon de beauté, petite enfance, laboratoire d'analyse médicale...).

Les commerces de proximité se concentrent principalement sur les axes de passage les plus importants sur la partie nord de la commune. La rue du Général Dame vient toutefois offrir une petite offre de proximité au droit du site Daforib et Cargill.

La commune bénéficie toutefois d'un très bon taux d'équipements scolaires avec une offre bien représentée au sud. La programmation des différents sites aura une importance sur le potentiel de développement d'une offre commerciale de proximité et d'équipements complémentaires.

Concernant plus particulièrement la thématique des équipements scolaires, les différents projets d'habitat portés sur la commune portés à 613 habitants représenteraient à terme 1455 habitants (taille des ménages actuelle de 2,27). En appliquant la répartition actuelle des tranches d'âges de la population des plus jeunes, cet apport de population représenterait :

- 72 individus pour les 2-5 ans,
- 97 individus pour les 6-10 ans,
- 131 individus pour les 11-17 ans.

Cet apport de population, étalé dans le temps, devra être pris en compte au regard de la capacité des équipements scolaires. La localisation des futurs projets peut influencer la répartition selon la carte scolaire des différents établissements et plus particulièrement les collèges.

Les équipements scolaires communaux et privés à proximité des sites à vocation ou faisant l'objet de projets d'habitat (Fremaux, Daforib) comprennent :

- l'école maternelle Crapet (86 élèves / 150 capacité),
- l'école élémentaire Salengro (144 élèves / 240 capacité),
- l'école privée St-Michel (90 maternelles et 109 élémentaires),
- la maison de la petite enfance (24 places),
- la micro-crèche Petits Poussins (10 places).

Au regard des projets d'habitat actuels, la capacité des équipements scolaires apparaît comme suffisante.

**Un maillage d'équipements et de polarités éclaté sur le territoire posant la question de leur mise en lien via les sites d'étude et plus particulièrement ceux inscrits le plus à l'est.**

**Des équipements scolaires communaux pouvant absorber les projets d'habitat au sud de la commune.**

# UNE OFFRE EN TRANSPORT EN COMMUN QUI A DES DIFFICULTÉS À S'AFFIRMER

## LA MOBILITÉ ET LES DÉPLACEMENTS DES HAUBOURDINOIS

Le profil de la commune qui tend à devenir résidentiel au cours de ces dernières années génère des déplacements croissants en dehors du territoire communal avec 79% d'actifs en 2007 qui travaillent en dehors d'Haubourdin contre 83% aujourd'hui selon les données INSEE de 2017.

Au reflet du positionnement de la commune et de l'offre, les déplacements des navetteurs haubourdinsois sont majoritairement effectués en moyen de transport motorisés à 75%. Près de 14% d'entre-eux utilisent les transports en commun et 5,6% à pied. La part du vélo est de 3% d'après les données INSEE de 2017. Ces déplacements domicile-travail s'orientent principalement sur Lille (30%), Haubourdin même (20%), Loos et Villeneuve d'Ascq (4%).

La motorisation des ménages reste très majoritaire et se maintient aux alentours des 80% où 29% d'entre eux possèdent deux voitures ou plus. L'enquête ménage et déplacements de 2016 de la MEL permet de constater que la majorité des déplacements du secteur d'appartenance à Haubourdin comptant Sequedin, Hallennes-lez-Haubourdin et Santes. A plus large échelle, les déplacements vers les communes des Weppes et du sud de la métropole se démarquent avec une plus large proportion d'utilisation de moyens de transports motorisés.

## RÉSEAU FERROVIAIRE ET TRANSPORTS EN COMMUNS

Le territoire haubourdinsois se positionne à la croisée des axes de desserte de l'étoile ferroviaire métropolitaine lilloise. Ce territoire-carrefour délimite et enclave particulièrement la partie ouest du site « Lever » dissociant deux vocations :

- Une vocation dédiée aux lignes de fret sur l'axe nord en direction de l'ancienne gare de triage de Lille-Délivrance à Saint-André,
- Une vocation dédiée aux lignes de voyageurs et de fret et plus particulièrement les lignes régionales TER CITI « Lille-Flandres – Béthune » et « Lille-Flandres – Lens ».

Ces lignes TER desservent toutes deux la gare ferroviaire d'Haubourdin et constituent une alternative aux déplacements motorisés. Toutefois, cette dernière peut se retrouver limitée par les différentes ruptures de charge d'accès à la gare de Haubourdin et les gares de destination des voyageurs. Définie comme gare secondaire dans le maillage ferroviaire métropolitain et 15ème en termes de fréquentation qui reste stable depuis 2012, la gare d'Haubourdin a récemment bénéficié des améliorations de desserte du réseau TER Hauts de France en 2019 : augmentation de la fréquence de passage et amélioration du cadencement des horaires.

La proximité de la gare d'Haubourdin du centre-ville et des différents périmètres d'étude constitue un atout majeur au regard des enjeux croissants d'intermodalité lié au transport ferroviaire métropolitain. Toutefois, la gare fait état de peu d'aménagements d'intermodalités avec l'absence de stationnements aménagés pour les voitures ou de stationnement sécurisé pour les cycles. Un emplacement réservé est toutefois prévu au PLU pour la création d'une aire de stationnement.

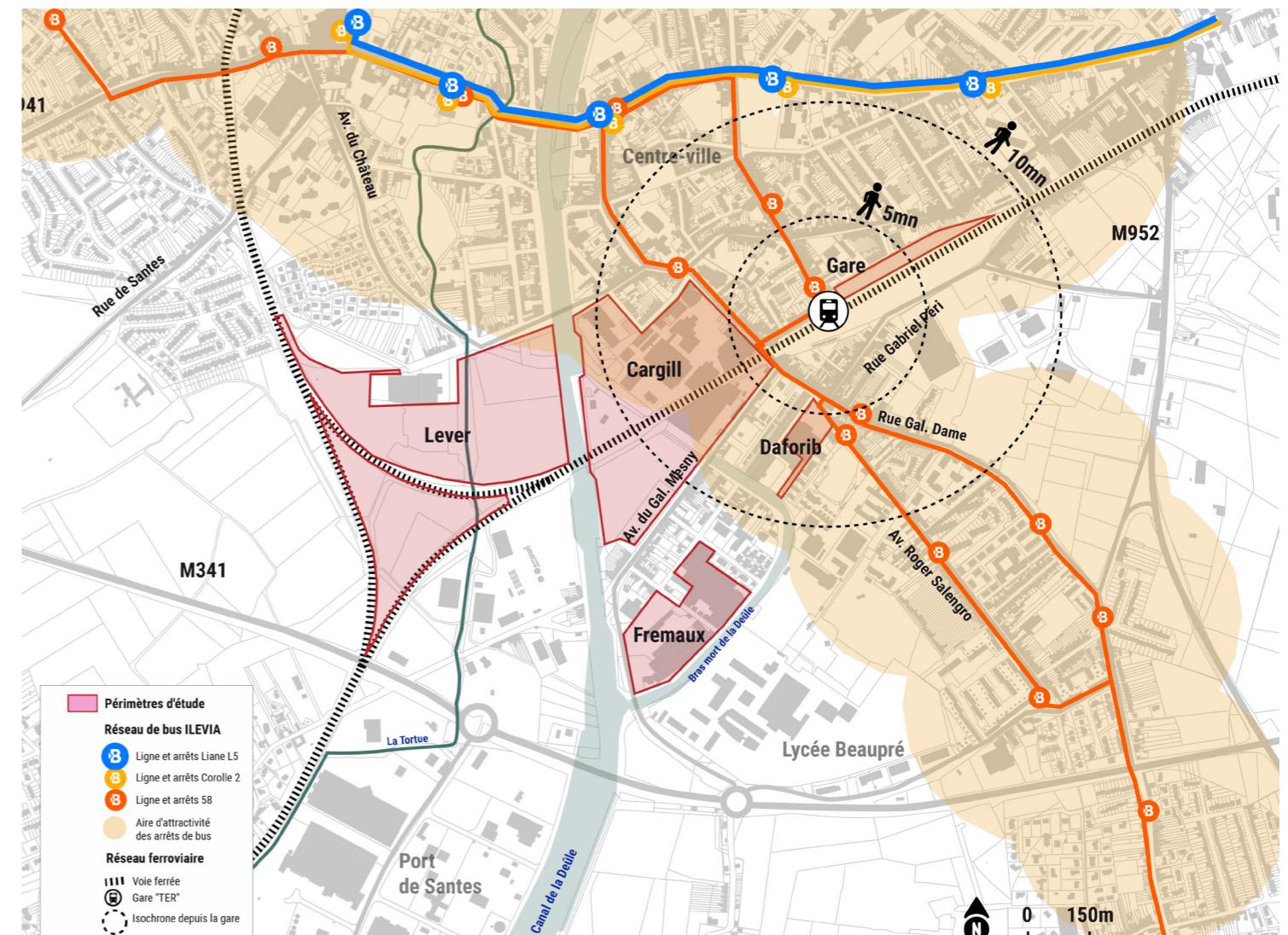
Concernant la desserte du réseau ILEVIA, la commune d'Haubourdin est desservie par 3 lignes de bus principales :

- La Liane L5 reliant le quartier du Parc, le centre-ville d'Haubourdin et le cœur métropolitain lillois avec un haut niveau de service (fréquence, site propre, partiel...),
- La ligne Corolle 02 avec une desserte régulière (tous les 1/4 heures en heure de pointe) sur l'arc ouest de la métropole entre Eurasanté et Lomme,
- La ligne 58 avec une desserte toutes les 20 à 30 minutes en journée entre Eurasanté et Santes desservant le sud du territoire.

A l'exception de la ligne 58, les lignes de transports en communs privilient une desserte nord du territoire où les quartiers sud en retrait de la M941 bénéficient d'une offre plus limitée en offre en transports en commun.

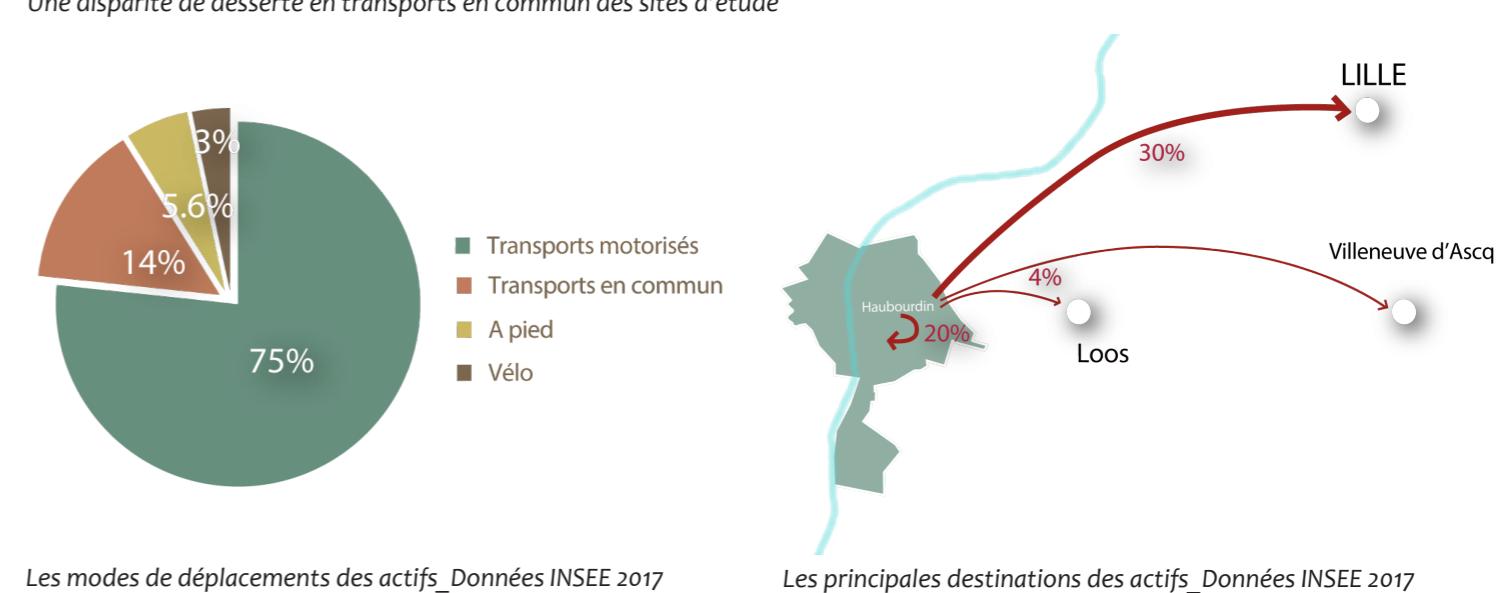
Actée par le Schéma Directeur des Infrastructures de la MEL, une ligne de tramway en direction de Hallennes-lez-Haubourdin et passant par le cœur de ville est à l'étude afin de renforcer l'utilisation des transports en commun à l'ouest du territoire métropolitain. Ces différents enjeux seront affirmés dans le cadre du futur Plan de Mobilités PDM, en remplacement du PDU de la MEL. Les performances de dessertes devraient aménées à être améliorées sur le territoire ce qui questionne le tracé de la future ligne qui serait susceptible de desservir le centre-ville et les quartiers au nord de la voie ferrée.

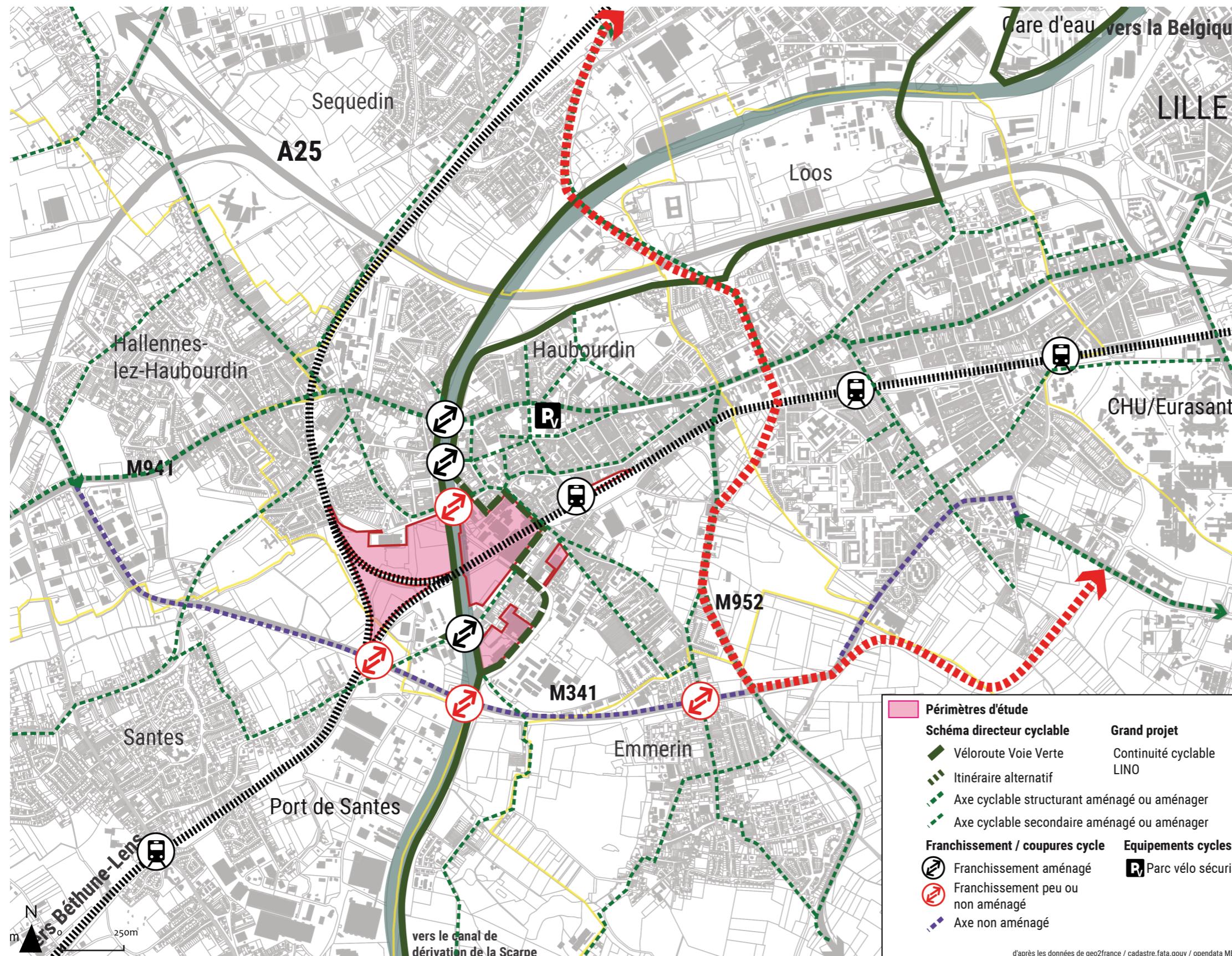
## PARTIE 2 : UN SITE À L'ÉCHELLE DE LA VILLE D'HAUBOURDIN



Des déplacements principalement effectués au sein de la métropole lilloise, mais restant dominés par l'utilisation de la voiture.

Une offre en TC intéressante mais limitée au sud du territoire malgré l'affirmation progressive du réseau TER.





# UNE CONFIGURATION VIAIRE PEU ADAPTÉE AU REGARD DU TRAFIC ROUTIER

## UNE DESSERTE ET UNE ACCESSIBILITÉ DES SITES EN RETRAIT DES GRANDS AXES

A l'échelle d'Haubourdin, les différents sites gravitant autour du canal de la Deûle sont irrigués par un réseau de voies secondaires à l'accroche du polygone de voies structurantes à savoir :

- L'avenue du château irriguant les deux rives et les sites Lever et Cargill au nord,
- L'avenue du Général Mesny à l'accroche de la partie sud des sites Cargill et Fremaux en lien avec la M341,
- La rue du Général Dame et l'avenue Roger Salengro assurant la desserte du site Daforib,
- La rue Gabriel Péri ralliant la M1952 se fondant dans le futur tracé de la LINO à l'ouest.

Cette configuration viaire met toujours en exergue l'importance des points de franchissements fluviaux et ferroviaires avec le passage à niveau de la rue du Général Dame. Celui-ci constitue l'un des rares points de connexion entre les quartiers nord et sud d'Haubourdin. Sa traversée au contact du site Cargill y est complexe et reste peu amène notamment pour les modes doux, malgré la présence d'un passage souterrain. En rappel de l'analyse réglementaire, un emplacement réservé d'infrastructure est dédié à l'élargissement de l'avenue Roger Salengro et de la rue Léon Gambetta venant grever une bande de quelques mètres sur les sites Daforib et Cargill.

En rive gauche, l'accessibilité des sites Lever et les continuités nord-sud sont limitées notamment sur sa partie triangulaire ouest malgré quelques ouvertures confidentielles notamment sur le cours d'eau de la Tortue. Les liaisons avec le port de Santes se limitent au chemin de Halage dédié au tracé de la Véloroute 5. La configuration viaire complexifie la lecture des déplacements sur le réseau secondaire au regard des différentes vocations du tissu urbain où :

- Le sud de l'avenue du château et l'avenue du Général Mesny bénéficient de surlargeurs et d'accotements peu qualifiés avec un trafic moyen à faible,
- Les axes étroits de dessertes résidentielles du centre-ville, de la gare et des quartiers résidentiels sud où le trafic y est plus important avec un certain nombre de voies à sens unique.

La pression du stationnement sur ces axes y est relativement importante. Exclusivement desservie par le réseau de bus ILEVIA, les sites d'études bénéficient d'une offre limitée au regard des aires d'attractivité des lignes les plus performantes en terme de niveau de service et permettant de rallier le cœur métropolitain. La ligne périurbaine 58 (fréquence limitée), ne dessert pas les sites Fremaux et Lever. Ce sont les périmètres les plus déconnectés d'une offre de transport en commun de proximité.

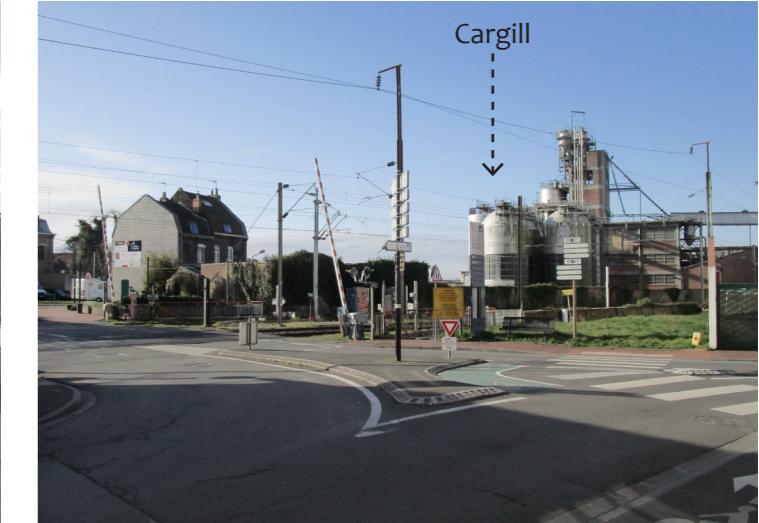
## >> LES DONNÉES MOYENNES DU TRAFIC ROUTIER SUR LES AXES STRUCTURANTS ET DE DESERTES DU SITE

(données VERDI (2020) +MEL de 2018/2019/2020)

<b>M 341</b>	env. 10 300 véh. / j dont 300 PL
<b>M 941</b>	env. 10 300 véh. / j dont 600 PL
<b>SALENGRO</b>	env. 6000 véh. / j dont 160 PL
<b>G. PERI</b>	env. 4250 véh. / j dont 200 PL
<b>CHÂTEAU</b>	env. 3500 véh. / j dont 100 PL
<b>MESNY</b>	env. 2800 véh. / j dont 150 PL



La rue du Parc, un axe étroit accueillant un trafic poids-lourd



Le passage à niveau, un des rares point de franchissement



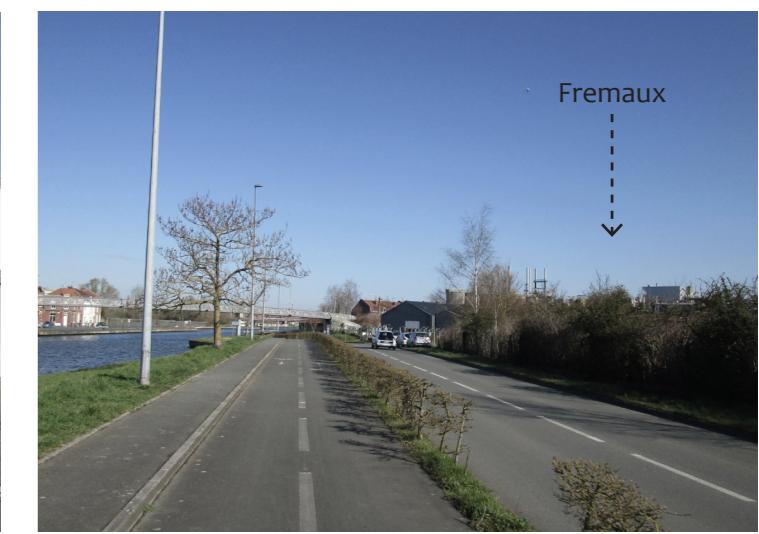
La rue Salengro, un axe amené à être réaménagé



Une desserte aux ambiances routières à proximité de Lever



La rue du Général Mesny, entre tissu résidentiel et industriel

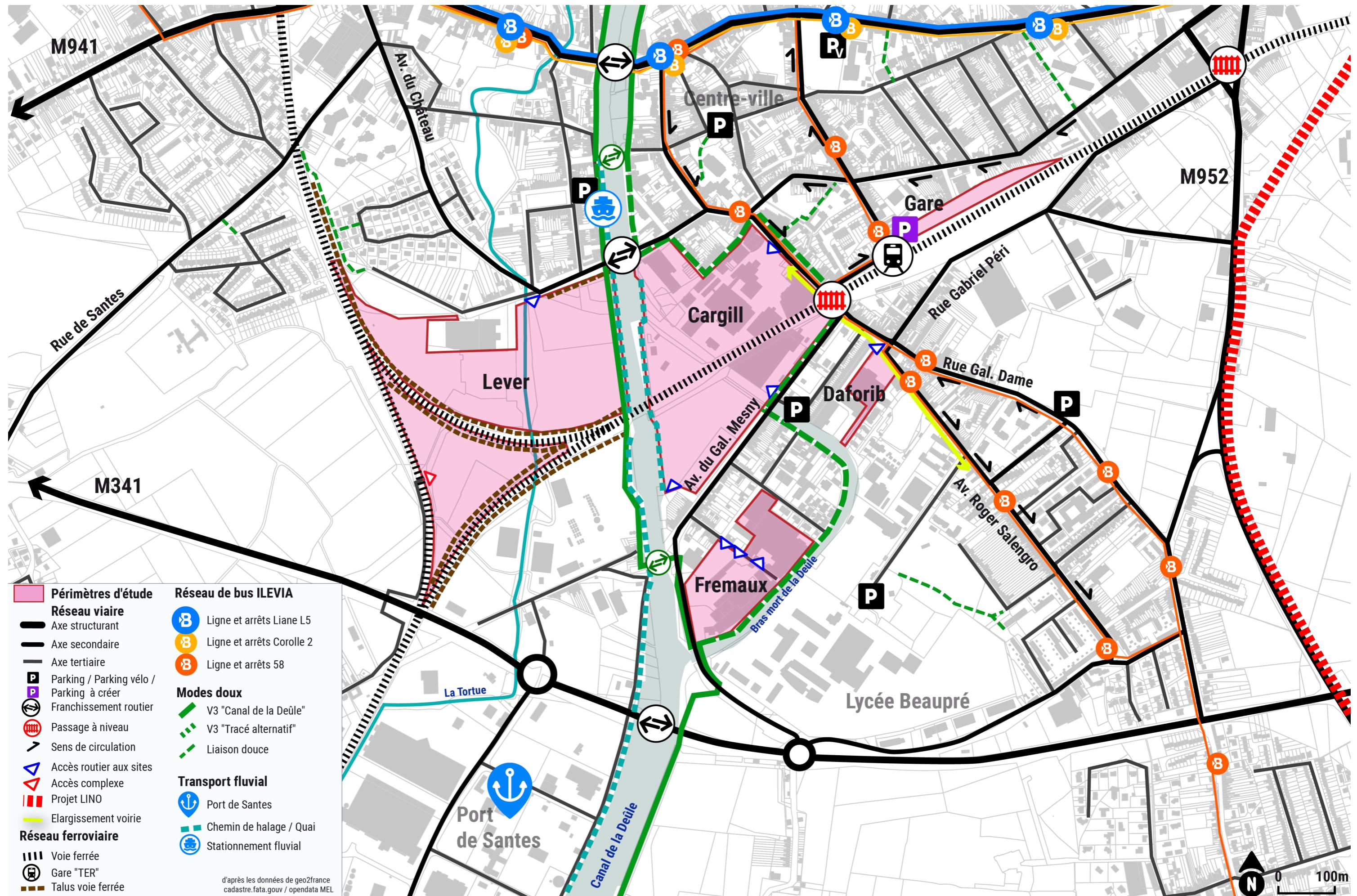


Des surlargeurs de voirie bénéficiant au passage de la Véloroute

**Des circulations complexes sur des axes étroits en rive droite (secteurs du centre-ville, de la gare et du franchissement de la voie ferrée).**

**Un trafic plus apaisé le long des axes desservant du tissu industriel aux entreprises plus généreuses.**

## PARTIE 2 : UN SITE À L'ÉCHELLE DE LA VILLE D'HAUBOURDIN



# UN PÉRIMÈTRE DE RÉFLEXION MULTISITES MARQUÉ PAR DES RUPTURES URBAINES

## DES RUPTURES URBAINES CRÉÉES PAR DES FLUX URBAINS NOTABLES

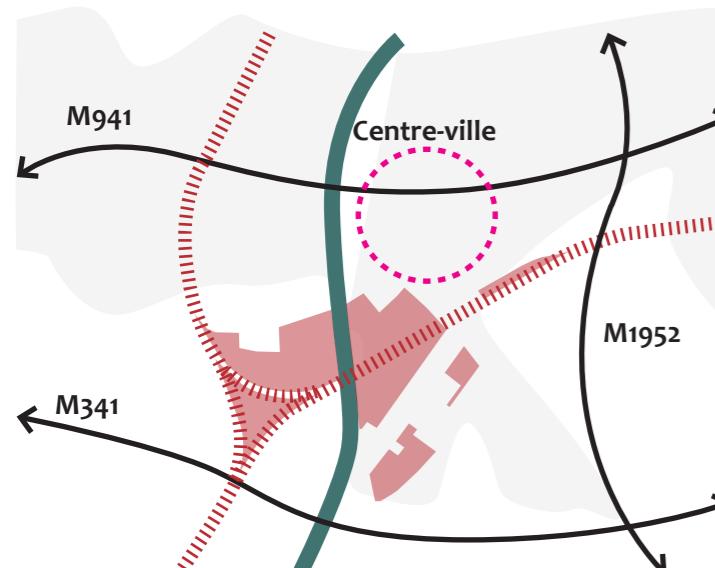
La commune d'Haubourdin bénéficie d'une bonne accessibilité routière depuis la RN 41 (Lille – La Bassée) et de l'A 25 (Lille-Dunkerque). Cet échangeur constitue l'une des principales porte d'entrée Métropolitaine à moins d'un kilomètre du centre-ville.

La traversée du canal de la Deûle, scindant la commune en deux, met en exergue l'importance des connexions secondaires est-ouest formant un polygone de desserte avec la M 941, la M 341 et la M 1952. Le trafic sur ces axes y est important avec :

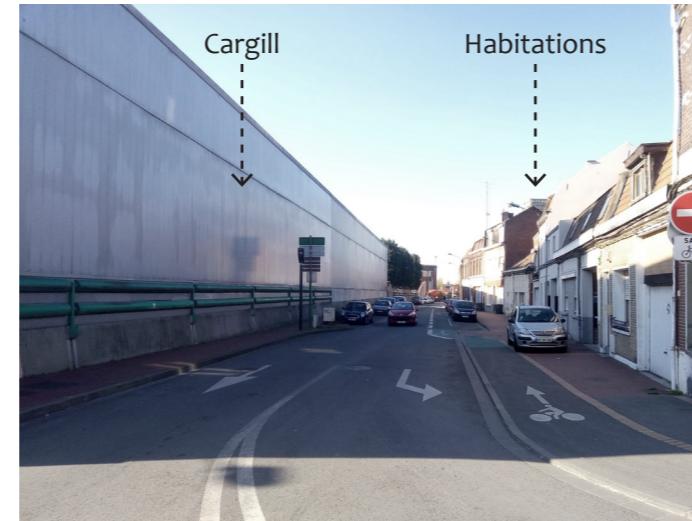
- Au nord, des flux principalement liés à l'axe historique de desserte du centre-ville d'Haubourdin, des quartiers résidentiels nords en plus des communes limitrophes,

- Au sud, un flux de desserte de contournement sud de la Métropole Lilloise entre Lesquin et Santes à l'accroche de grandes polarités économiques et d'équipements : Eurasanté, le Parc de Loisirs et de Nature de Loos, le Port de Santes ou encore le Parc d'activités de Moulin Lamblin.

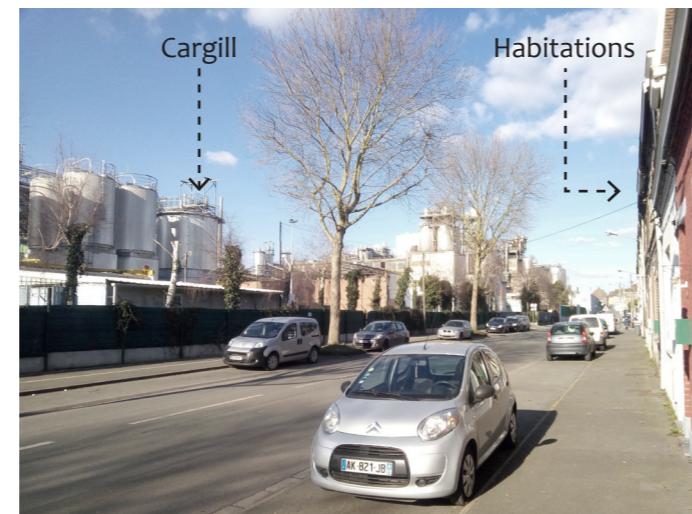
Ces différents flux urbains renforcent cette idée que l'on se fait d'Haubourdin : une ville divisée par les infrastructures.



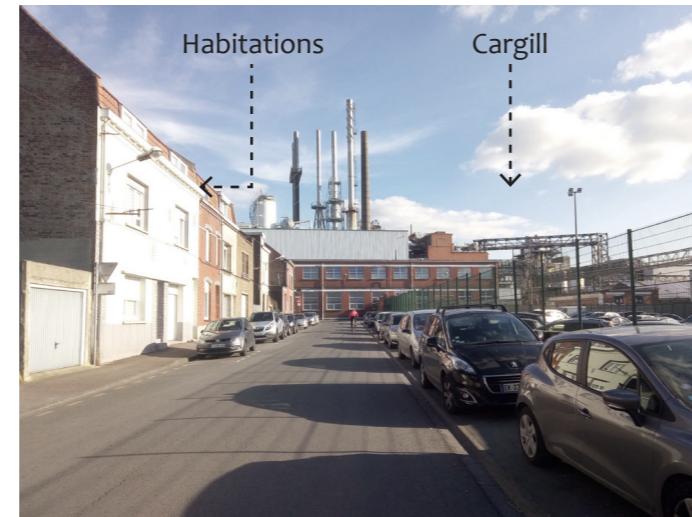
Un périmètre d'étude situé au milieu de différentes infrastructures qui créées des ruptures en milieu urbain.



Une rupture significative entre l'usine Cargill et les habitations



Une rupture significative entre l'usine Cargill et les habitations



Une rupture significative entre l'usine Cargill et les habitations



Un site divisé par un flux urbain notable : la voie ferroviaire



Un site divisé par un flux urbain notable : la voie ferroviaire



Le passage à niveau, un des rares point de franchissement



L'Eurovéloroute interrompu par l'usine Cargill



Une ville divisée par le Canal de la Deûle

## PARTIE 2 : UN SITE À L'ÉCHELLE DE LA VILLE D'HAUBOURDIN

3

## LES DIFFÉRENTES ENTITÉS PROJET DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

SECTEURS LEVER, CARGILL, FREMAUX ET DAFORIB

# LEVER : UN SITE EN FRICHE À LA RECHERCHE DE SA VOCATION

## PARTIE 3 : LES DIFFÉRENTES ENTITÉS PROJET DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

### HISTORIQUE DU SITE LEVER

L'usine Lever (savonnerie puis fabrique de détergents) ouverte en 1913, employa jusqu'à 1700 salariés dont le terrain est resté en 2019 en l'état de friche.

### CARACTÉRISTIQUES DU SITE

- Un site désindustrialisé depuis 2003,
- Un accès direct au canal, face au site Cargill,
- Des accès routiers et modes doux limités, pas d'arrêt TC et ferré à proximité du site.
- Proximité avec l'espace boisé classé

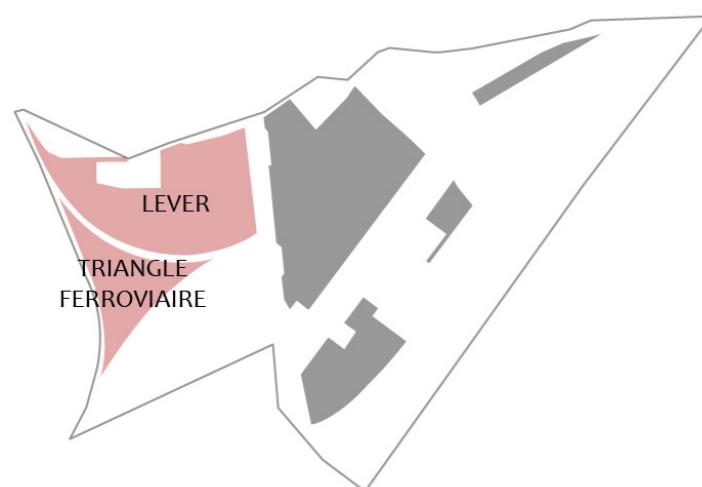
### LES PROJETS ANTÉRIEURS

- Développement de l'entreprise Chaumeca,
- Candidature auprès de la CRE d'un projet de chaufferie bois porté par Akuonergy (projet abandonné),
- Candidature auprès de la Région pour un projet de technocentre (projet abandonné),
- Aménagement d'une voie verte et des abords de la Tortue pour le désenclavement avec la création d'un piquage sur la RM341 et d'un ouvrage d'art sous la voie ferrée (13M€) (projet abandonné),
- Dépollution du site par VNF + CCI pour un usage d'activité économique (3M€).

### LES PROJETS D'AUJOURD'HUI

- Projet d'implantation de deux entreprises le long de la rue de la Tortue (sous Chaumeca)
- Bassin de virement
- Ferme photovoltaïque

### LEVER : 11.5 HA TRIANGLE FERROVIAIRE : 4.9 HA



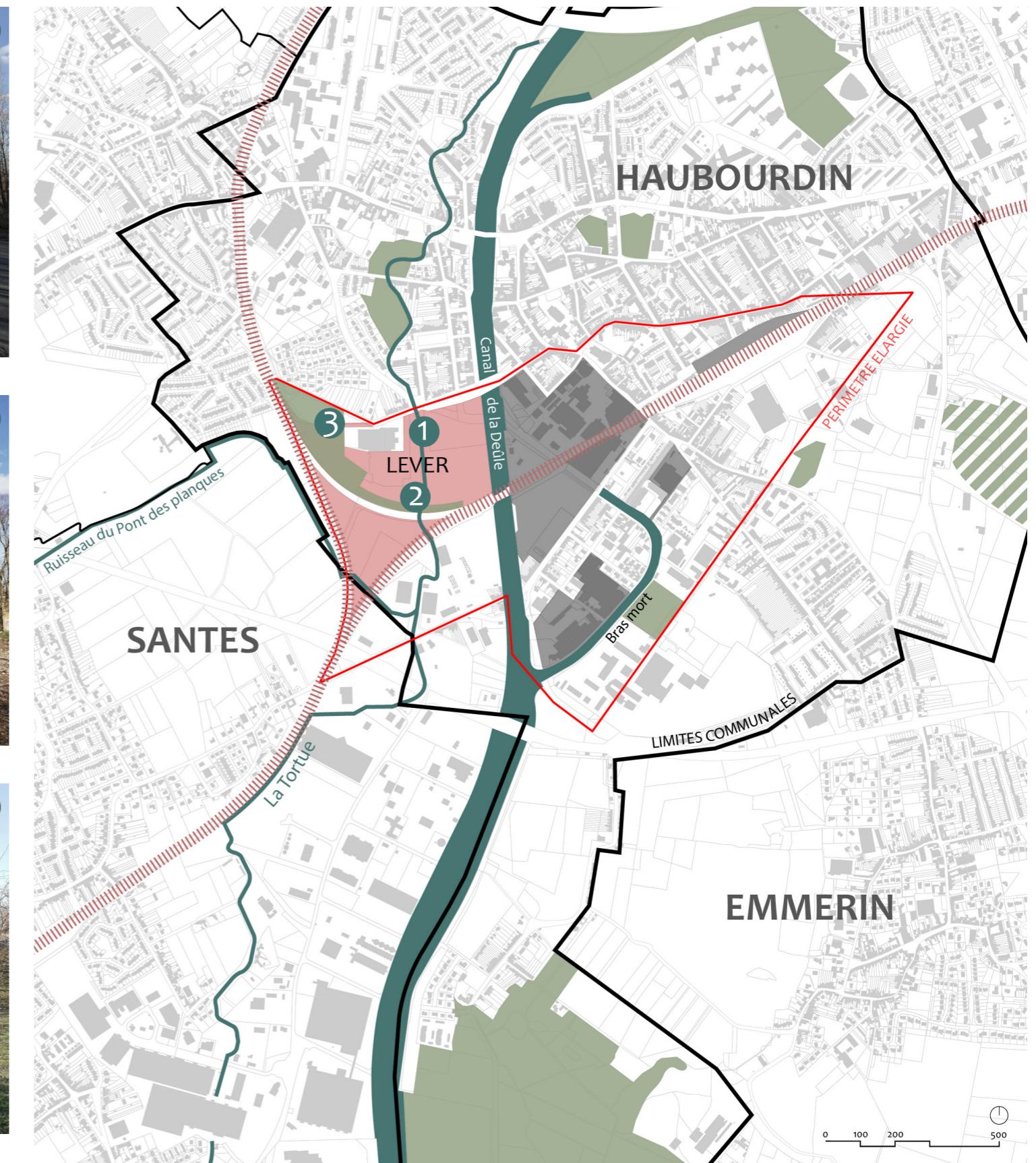
Vue sur le site Cargill depuis la friche Lever

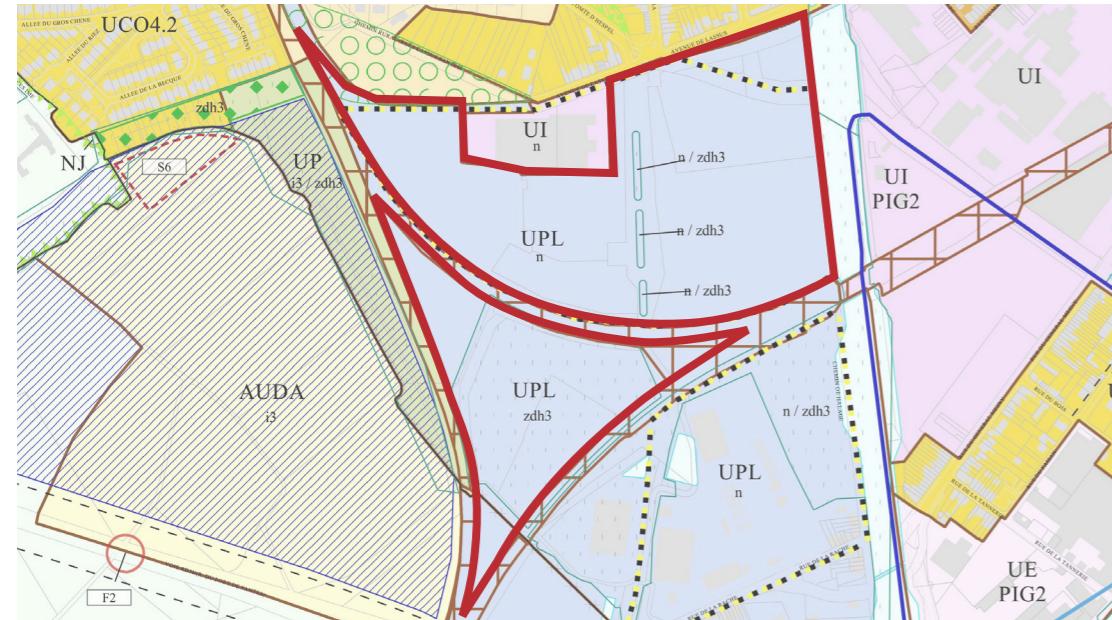


Des «restes» suite à la démolition de l'usine

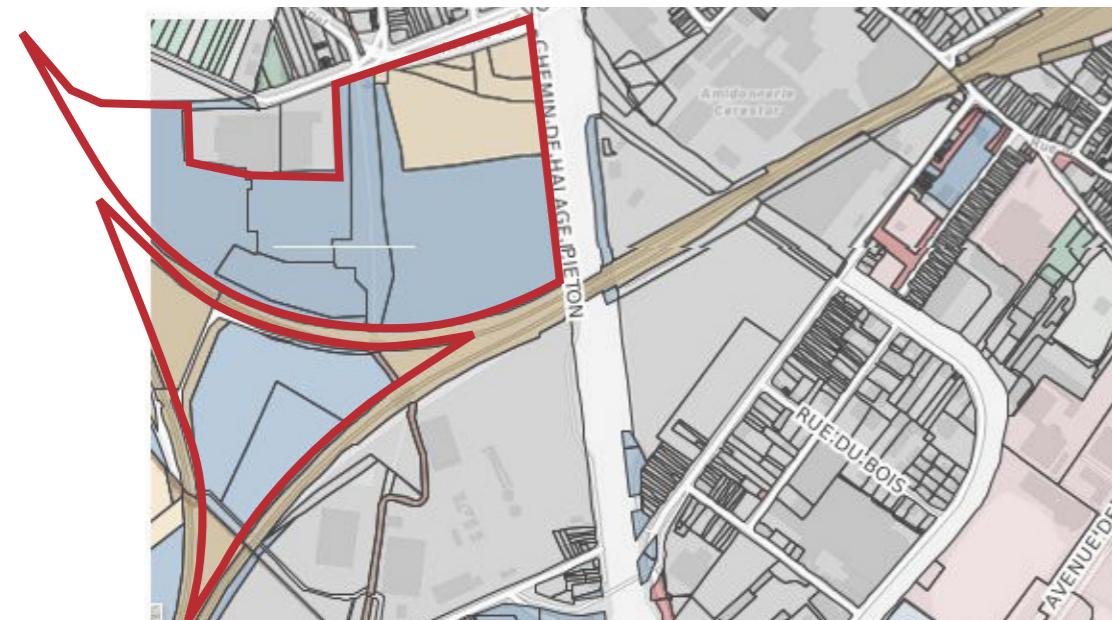


Un aménagement piétons/cycles





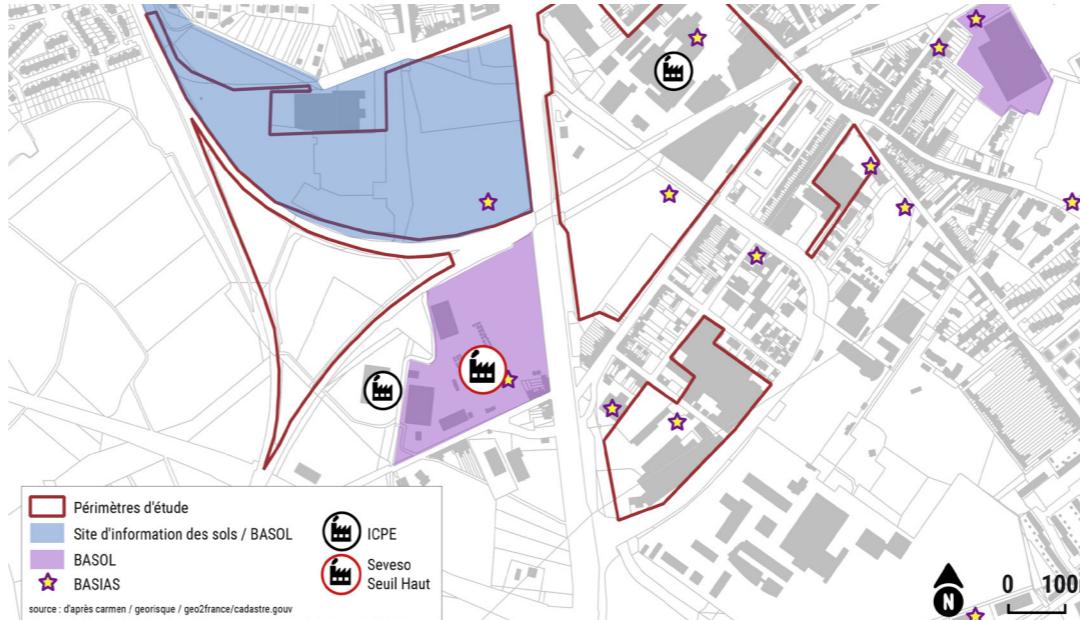
La carte de destination des sols du PLU intercommunal de la MEL sur la commune d'Haubourdin



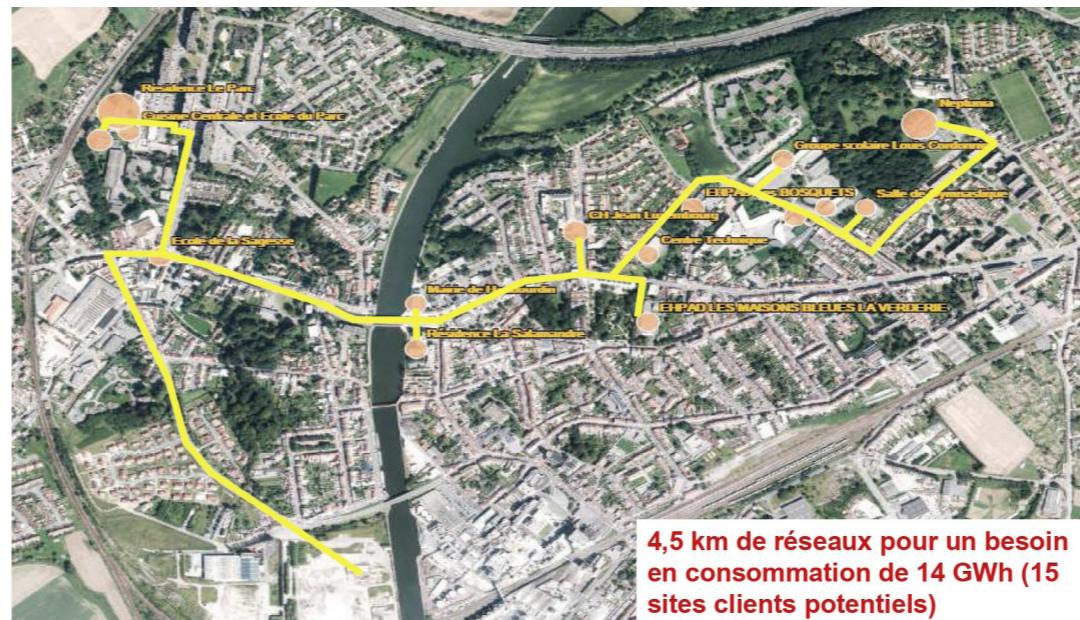
Carte des données foncières sur Haubourdin

#### LÉGENDE

MEL	SEM	EPF
Commune	Santé	Autres propriétaires
Département, Région	CCI	Privé
Etat	EDF, GDF, etc	Autres valeurs
Syndicat	Culte	
SNCF	SAFER	



Les risques industriels et la pollution des sols



Projet de réseau de chaleur à Haubourdin passant par le site Lever



## LEVER : UN SITE EN FRICHE À LA RECHERCHE DE SA VOCATION

### LE ZONAGE UI

Le zonage UI limite strictement l'occupation du sol aux activités industrielles en excluant l'habitat, les commerces, les activités de services et les bureaux non liés à l'établissement occupant le site inscrit dans la zone.

### LE ZONAGE UPL

Le zonage UPL impose une vocation des sols liée aux activités portuaires dans une bande de 150 mètres mesurée à partir du bord à voie d'eau.

Les règles d'implantation imposent des retraits importants de 20 mètres depuis les voies et emprises publiques et de 10 mètres depuis les limites séparatives. Cette vocation questionne notamment la continuité de la Véloroute Voie Verte traversant le site Lever.

### LES DONNÉES FONCIÈRES DU SITE

La carte des données foncières indique qu'une majeure partie du site Lever appartient à l'Etat (VNF) et l'autre partie, à la CCI. Le triangle ferroviaire appartient à l'Etat mais aussi à la SNCF.

### LES CONTRAINTES LOCALISÉES SUR SITE

Les contraintes du site Lever sont les suivantes :

- La voie ferrée qui compose le triangle ferroviaire du site Lever génère du bruit supérieur aux seuils réglementaires (65-75 dB). Seule la partie Nord du site est épargnée.
- Le ferré impacte également la qualité de l'air puisque le transport fait partie d'une des principales sources de pollution.
- A l'exception du triangle ferroviaire, la totalité du site Lever est dit comme un site d'information des sols / BASOL avec un site BASIAS (ancien site industriel).
- Une majeure partie du triangle ferroviaire se situe en zone à dominante humide 1. Le cours d'eau «La tortue» scinde le site en deux et fait état d'une qualité écologique dégradée et polluée.
- L'ensemble du site est sujette à des risques d'inondation, des débordements de nappe et risque de crue.

Un site en friche relativement enclavé qui cherche sa vocation avec une volonté de créer du lien avec la voie d'eau.

# CARGILL : ENTRE TISSU INDUSTRIEL ET TISSU RÉSIDENTIEL

## HISTORIQUE DU SITE CARGILL

Le site d'Haubourdin produit de l'amidon depuis 1856. Il rejoint Cargill en 2002 avec le rachat de l'amidonner Cestestar, l'une des plus importantes acquisitions du Groupe.

## CARACTÉRISTIQUES DU SITE

- Entre tissu résidentiel et industriel : le site Cargill en plein centre-ville d'Haubourdin,
- Un accès direct au canal de la Deûle, face à l'ancien site Lever,
- Un site desservi par les TC et la gare d'Haubourdin
- Fort trafic poids lourd / remises et rejets.

## LES PROJETS ANTÉRIEURS

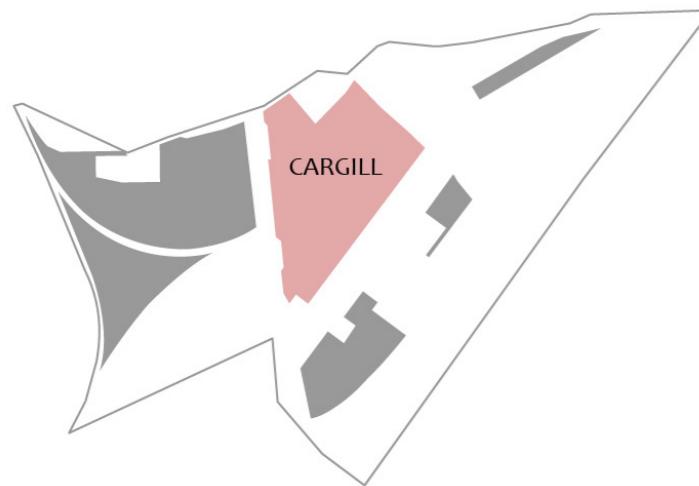
Aucun projet urbain n'a encore été proposé sur site.

## LES PROJETS D'AUJOURD'HUI

Aujourd'hui, l'entreprise Cargill souhaite diminuer son emprise foncière car l'industrie envisage d'arrêter la production d'amidon.

- Changement de processus industriel,
- Démolition de certains bâtiments sur l'Usine A,
- Mutation de l'Usine B,
- Modification des accès.

## CARGILL : 13,5 HA



Vue sur le site Cargill depuis la rue du Château

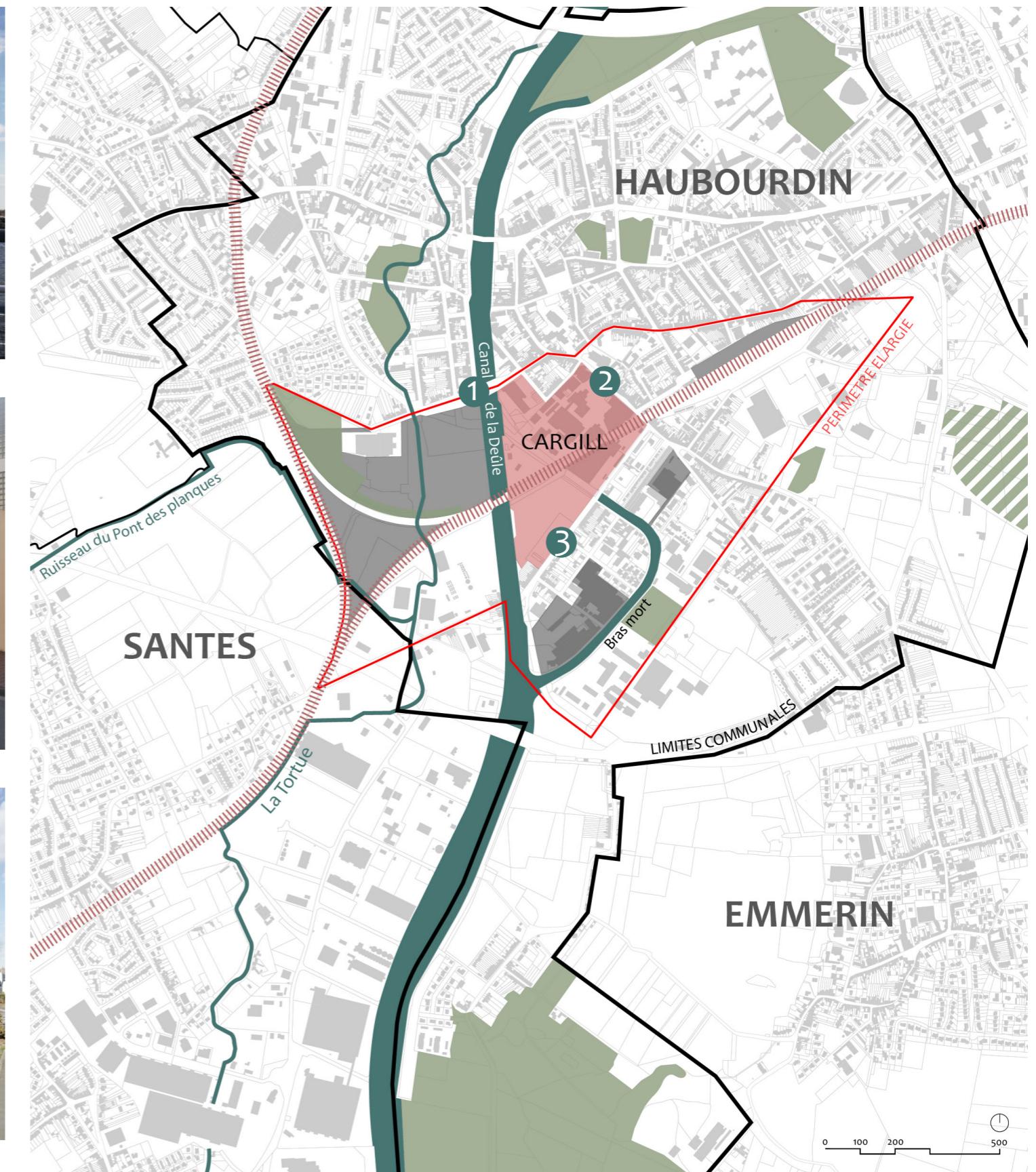


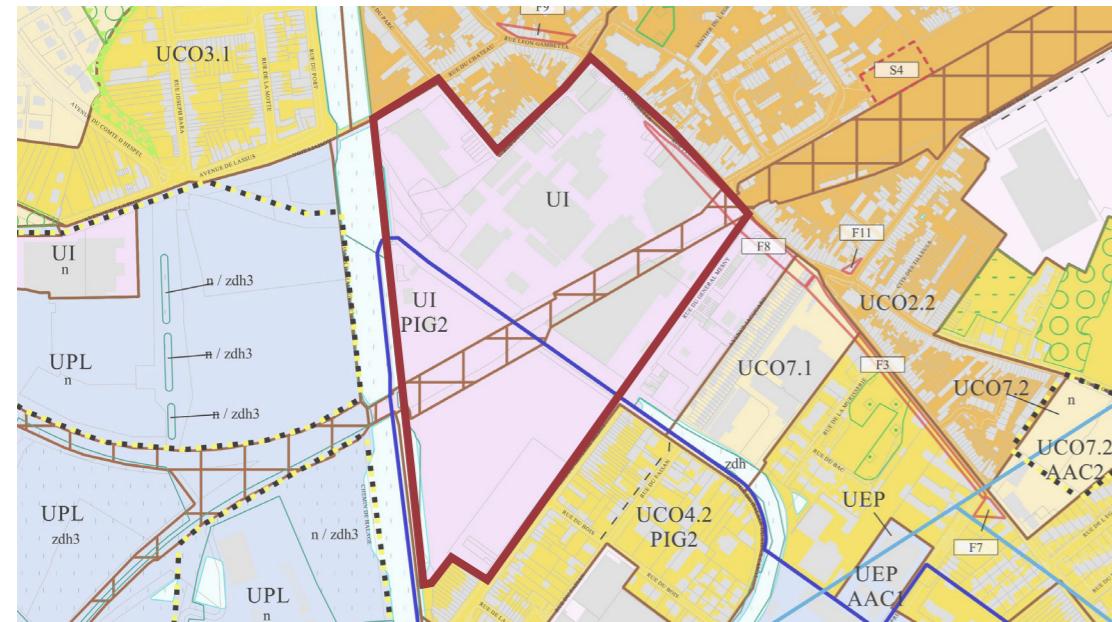
Principale entrée de l'entreprise



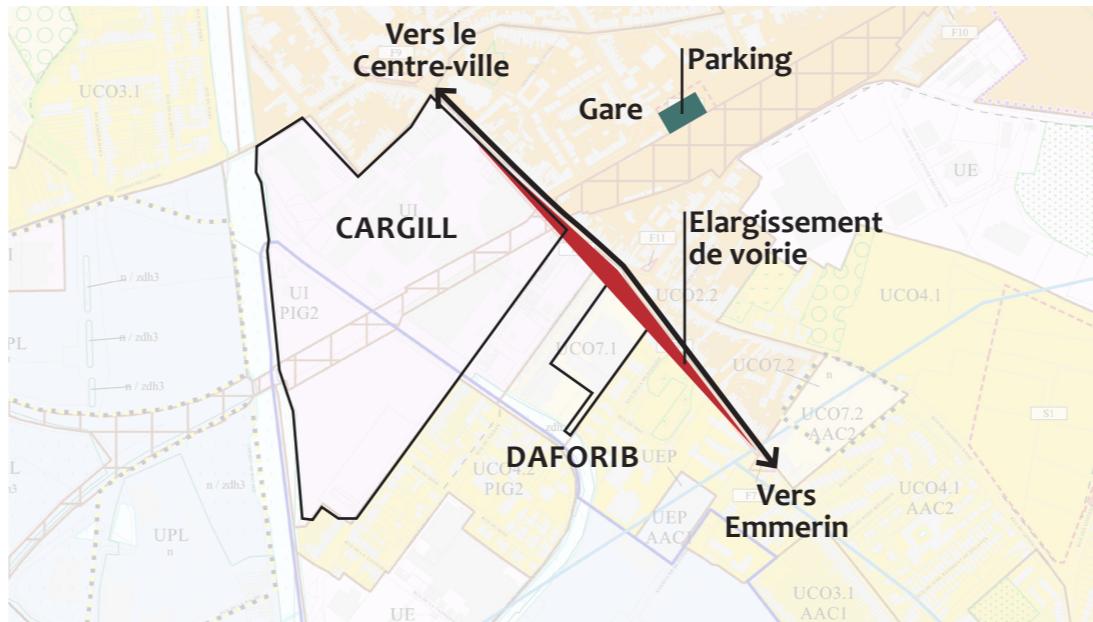
Vue depuis la rue du Général Mesny

## PARTIE 3 : LES DIFFÉRENTES ENTITÉS PROJET DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

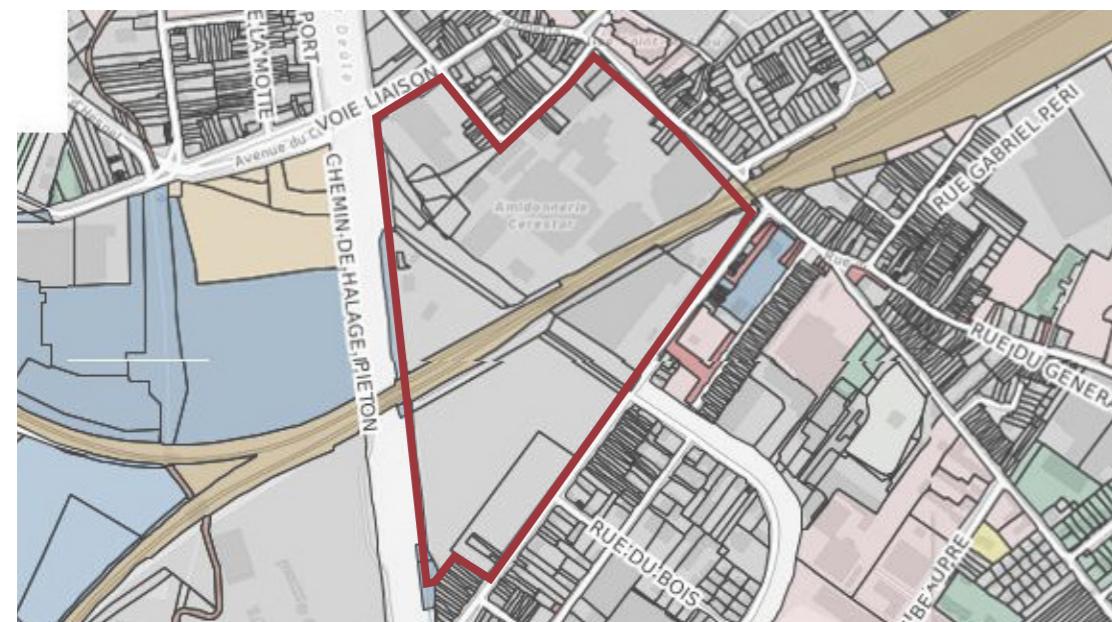




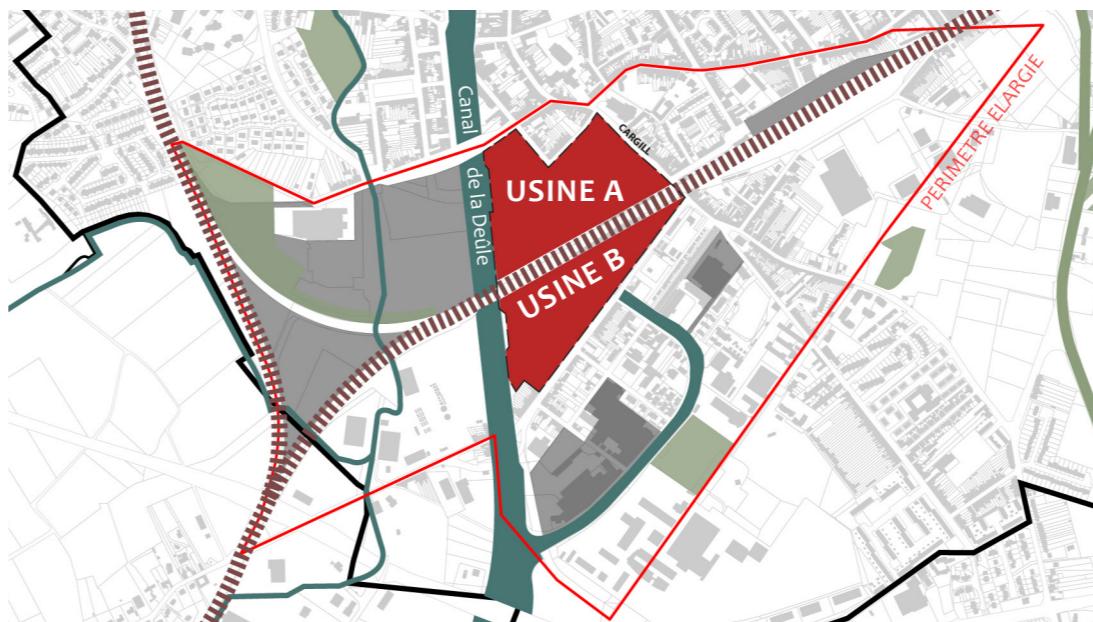
La carte de destination des sols du PLU intercommunal de la MEL sur la commune d'Haubourdin



L'élargissement de la rue du Général Dame et de la rue Léon Gambetta



Carte des données foncières sur Haubourdin



La carte de destination des sols du PLU intercommunal de la MEL sur la commune d'Haubourdin

#### LÉGENDE

MEL	SEM	EPF
Commune	Santé	Autres propriétaires
Département, Région	CCI	Privé
Etat	EDF, GDF, etc	Autres valeurs
Syndicat	Culte	
SNCF	SAFER	



#### LE ZONAGE UI

Le zonage UI limite strictement l'occupation du sol aux activités industrielles en excluant l'habitat, les commerces, les activités de services et les bureaux non liées à l'établissement occupant le site inscrit dans la zone.

La vocation de ce zonage, reprenant l'emprise de l'usine Cargill, s'adosse au centre-ville d'Haubourdin, une position n'impactant le cadre de vie des habitants.

Un emplacement réservé dédié à l'élargissement de la voirie sur un axe de desserte principal Nord-Sud et à un parking jouxtant la place de la Gare d'Haubourdin.

#### LES DONNÉES FONCIÈRES DU SITE

La carte des données foncières indique que le site Cargill appartient au domaine privé (entreprise Cargill).

#### LES CONTRAINTES LOCALISÉES SUR SITE

Les contraintes du site Cargill sont les suivantes :

- La voie ferrée qui longe le site et l'usine Cargill elle-même génère du bruit supérieur aux seuils réglementaires (65-75 dB). Seule la partie Sud du site est épargnée (moins industrialisée).
- Le ferré impacte également la qualité de l'air puisque le transport fait partie d'une des principales sources de pollution.
- Le site Cargill est classé ICPE et recense deux sites BASIAS.
- L'ensemble du site est sujet à des risques d'inondation, des débordements de nappe, inondations de cave et risque de crue.
- Le phénomène de retrait-gonflement d'argile impacte l'ensemble du périmètre d'étude.
- Un périmètre PIG (projet d'intérêt général) intègre une partie du site Cargill jusqu'aux limites du bras mort. Il désigne dans le domaine de l'aménagement du territoire : un projet d'ouvrage, de travaux ou de protection, jugé d'utilité publique.

Entre tissu résidentiel et industriel, un site au milieu de la voie ferrée qui profite d'axes routiers structurant.

# FREMAUX : À LA CONFLUENCE DU CANAL DE LA DEÛLE ET DU VIEUX CANAL

## HISTORIQUE DU SITE FREMAUX

L'entreprise Fremaux-Delormes a été créée en 1845. Le site Lille - Haubourdin - Houplines est dédié à la direction générale, le département export, le showroom, le centre logistique et les ateliers spécialisés dans la confection et la finition du linge de lit.

## CARACTÉRISTIQUES DU SITE

- Plus de 175 ans d'existence,
- Un site bordé par le Vieux Canal et la Deûle,
- Des accès routiers et modes doux limités, pas d'arrêt TC et ferré à proximité du site.

## LES PROJETS ANTÉRIEURS

- Projet de logements depuis 2019

## LES PROJETS D'AUJOURD'HUI

- Projet de 400 logements porté par Nexity



Vue sur l'entreprise Fremaux-Delormes

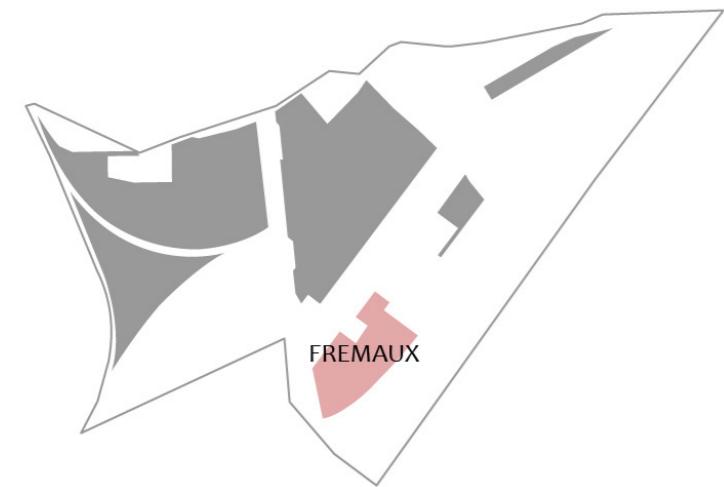


Vue sur l'entreprise Fremaux-Delormes

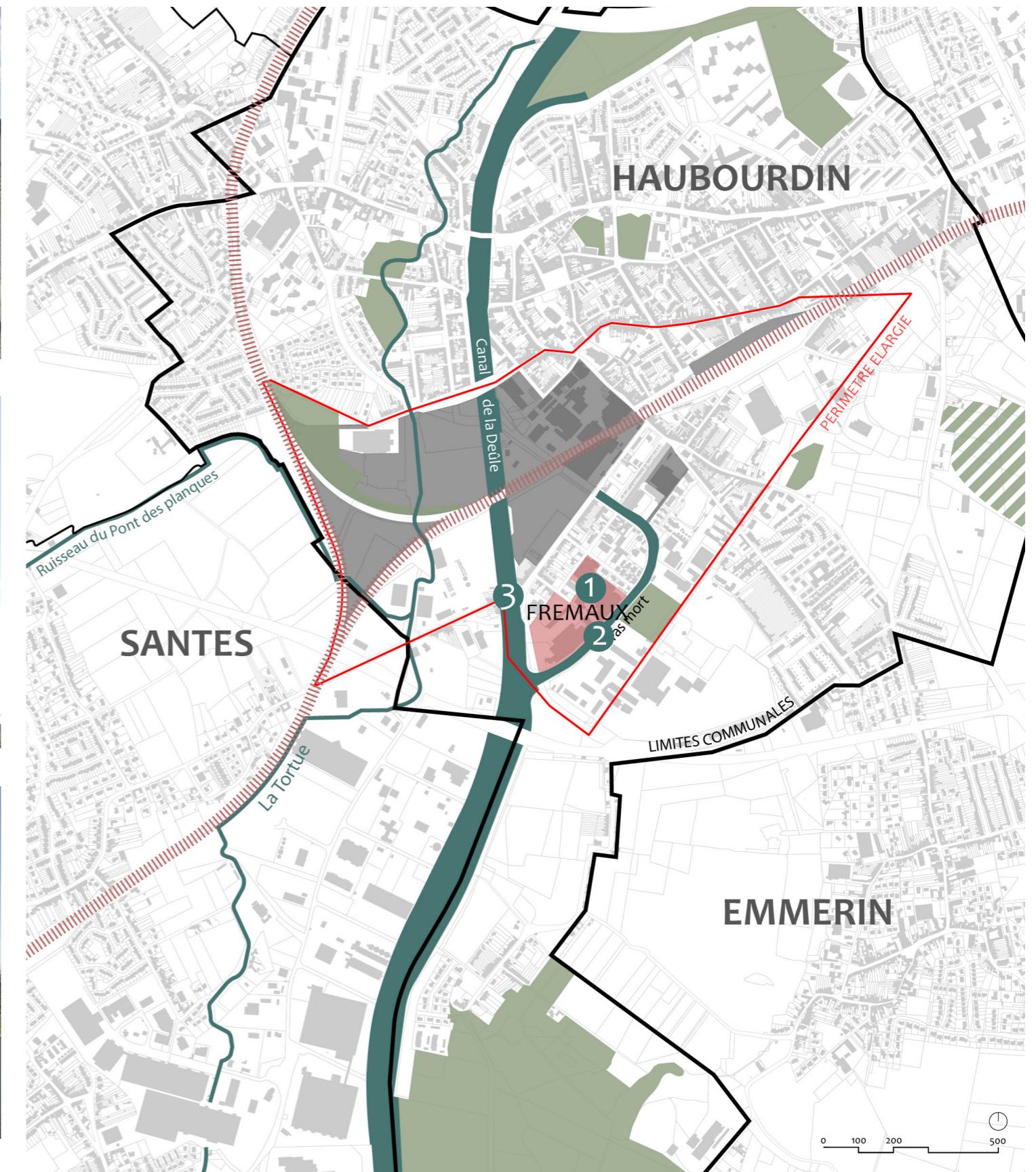


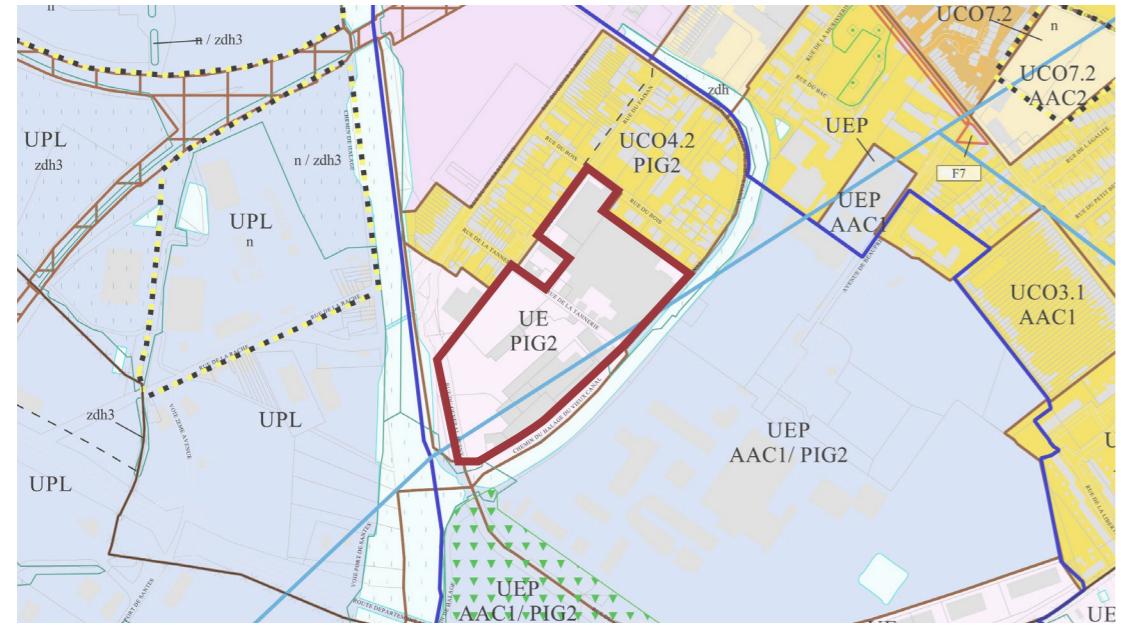
Vue depuis la passerelle rue de la Rache

## FREMAUX : 3.8 HA



## PARTIE 3 : LES DIFFÉRENTES ENTITÉS PROJET DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE





La carte de destination des sols du PLU intercommunal de la MEL sur la commune d'Haubourdin



Carte des données foncières sur Haubourdin

#### LÉGENDE

MEL	SEM	EPF
Commune	Santé	Autres propriétaires
Département, Région	CCI	Privé
Etat	EDF, GDF, etc	Autres valeurs
Syndicat	Culte	
SNCF	SAFER	



Projet de 400 logements porté par NEXITY



RISQUE  
D'INONDATION



RETRAIT / GONFLEMENT  
DES ARGILES



POLLUTION DES SOLS,  
SIS ET ANCIENS SITES  
INDUSTRIELS

## FREMAUX : À LA CONFLUENCE DU CANAL DE LA DEÛLE ET DU VIEUX CANAL

### LE ZONAGE UE

Ce zonage offre l'opportunité de diversifier les vocations économiques : activités, tertiaire, bureaux, commerces et services, infrastructures hôtelières ou encore activités industrielles ou artisanales.

### LES DONNÉES FONCIÈRES DU SITE

La carte des données foncières indique que la parcelle Fremaux appartient au domaine privé.

### LES CONTRAINTES LOCALISÉES SUR SITE

Les contraintes du site Fremaux sont les suivantes :

- Contrairement aux sites Lever et Cargill, Fremaux a la chance d'être moins exposé au bruit (55-65 dB).
- Le ferré impacte également la qualité de l'air puisque le transport fait partie d'une des principales sources de pollution.
- Le site Fremaux recense un site BASIAS.
- La présence du Vieux-Canal se situe dans une zone à dominante humide 4.
- L'ensemble du site est sujette à des risques d'inondation, des débordements de nappe et risque de crue.
- La politique générale de préservation de la ressource en eau englobe une partie du site Fremaux.
- Le phénomène de retrait-gonflement d'argile impacte l'ensemble du périmètre d'étude.
- Un périmètre PIG (projet d'intérêt général) intègre le site Fremaux. Il désigne dans le domaine de l'aménagement du territoire : un projet d'ouvrage, de travaux ou de protection, jugé d'utilité publique.

Un site excentré et enclavé qui doit prendre en compte la politique de préservation de la ressource en eau.

Un site économique à sauvegarder qui suppose un changement de zonage.

# DAFORIB : UN SITE DÉLAISSÉ AU DÉTRIMENT D'UN PATRIMOINE VÉGÉTAL REMARQUABLE

## HISTORIQUE DU SITE DAFORIB

Daforib Sécurité est fabricant et fournisseur d'équipements d'accès en hauteur et de sécurité pour le secteur du bâtiment, le secteur ferroviaire, le secteur réseau électricté et les particuliers depuis 1945.

## ATTOUTS/FAIBLESSES DU SITE

- Un site bordé par le Vieux Canal de la Deûle,
- Un site desservi par les TC et la gare d'Haubourdin

## LES PROJETS ANTÉRIEURS

- Projet de logements depuis 2019

## LES PROJETS D'AUJOURD'HUI

- Projet ROL PLH3 (2022-2028)



Eurovéloroute 5

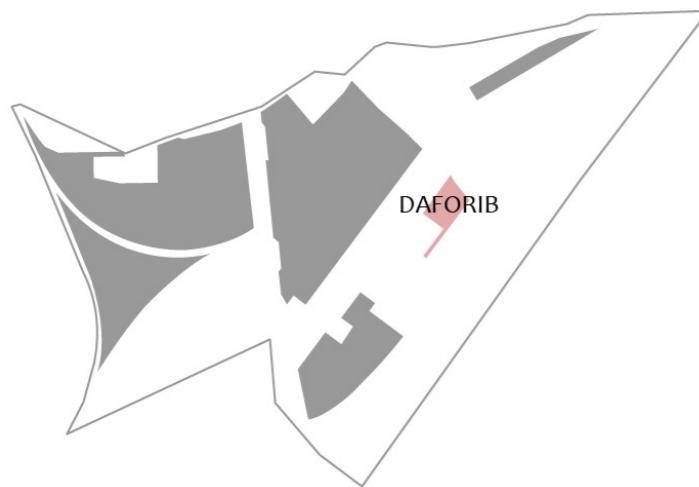


Bâtiment abandonné

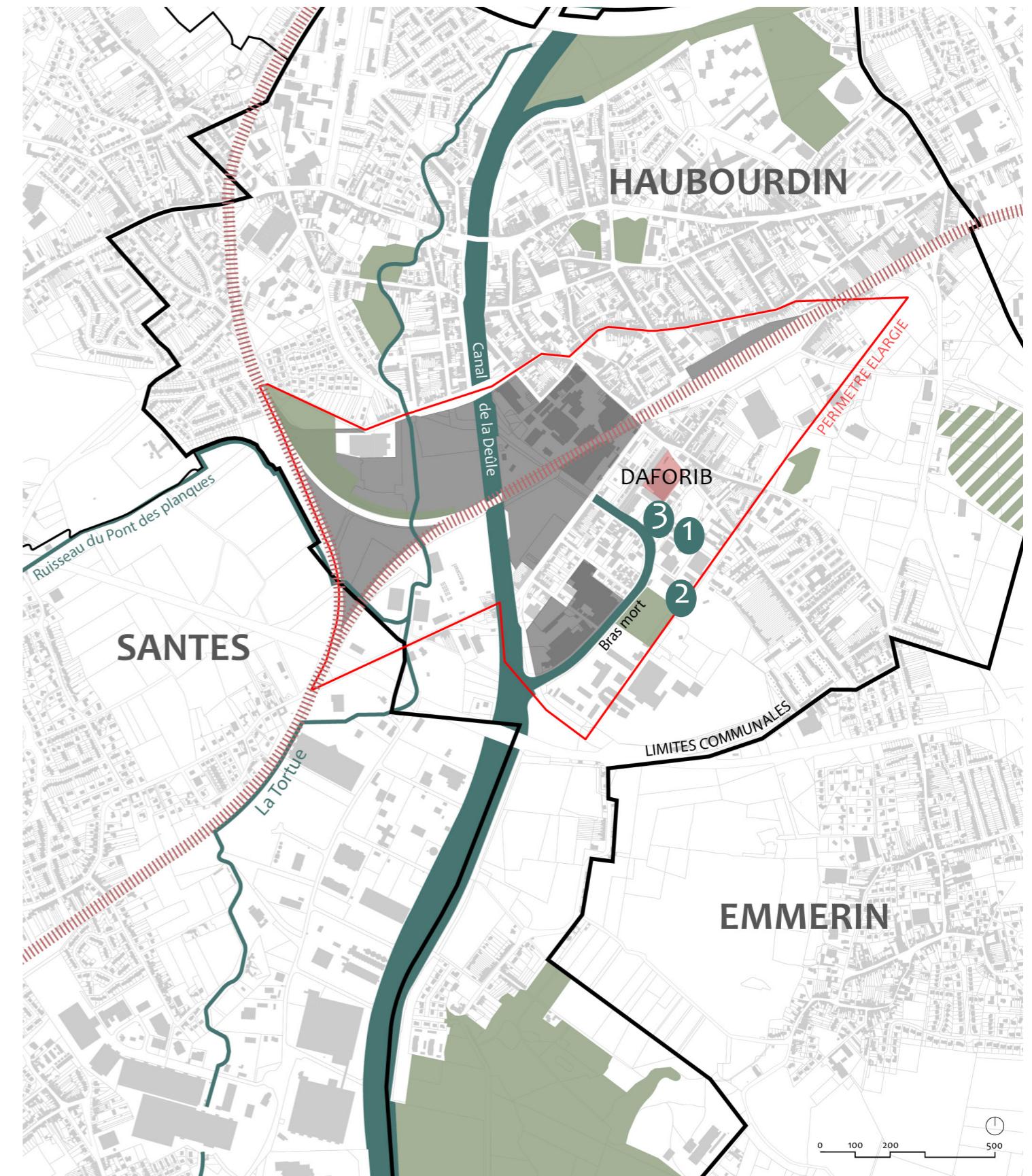


Entrée des entreprises Daforib et New Mat

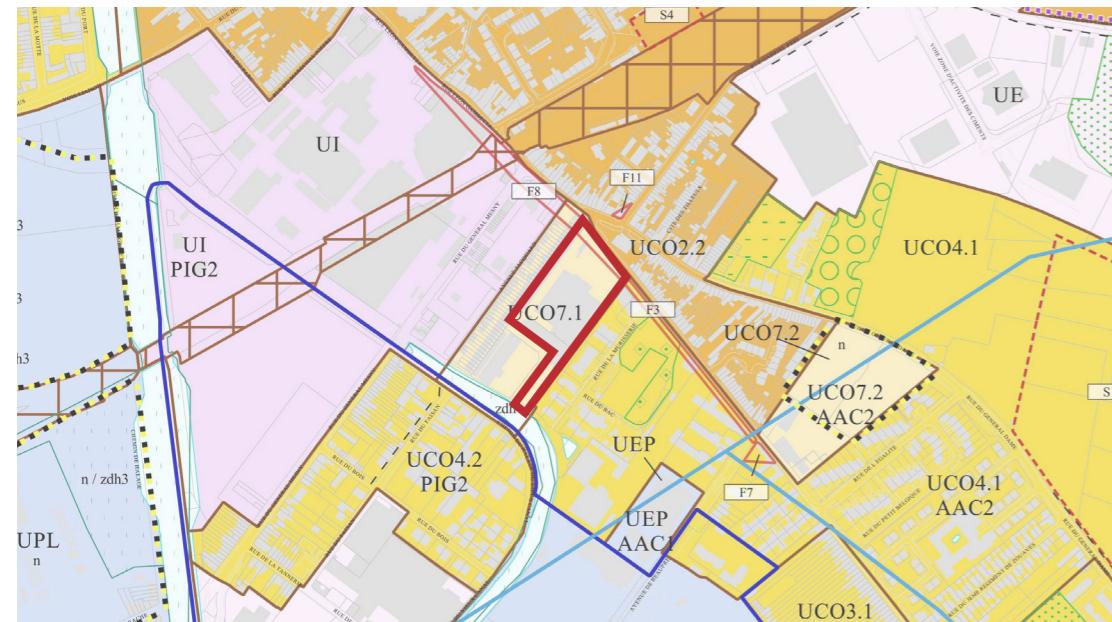
## DAFORIB : 0.9 HA



## PARTIE 3 : LES DIFFÉRENTES ENTITÉS PROJET DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE



# DAFORIB : UN SITE DÉLAISSÉ AU DÉTRIMENT D'UN PATRIMOINE VÉGÉTAL REMARQUABLE



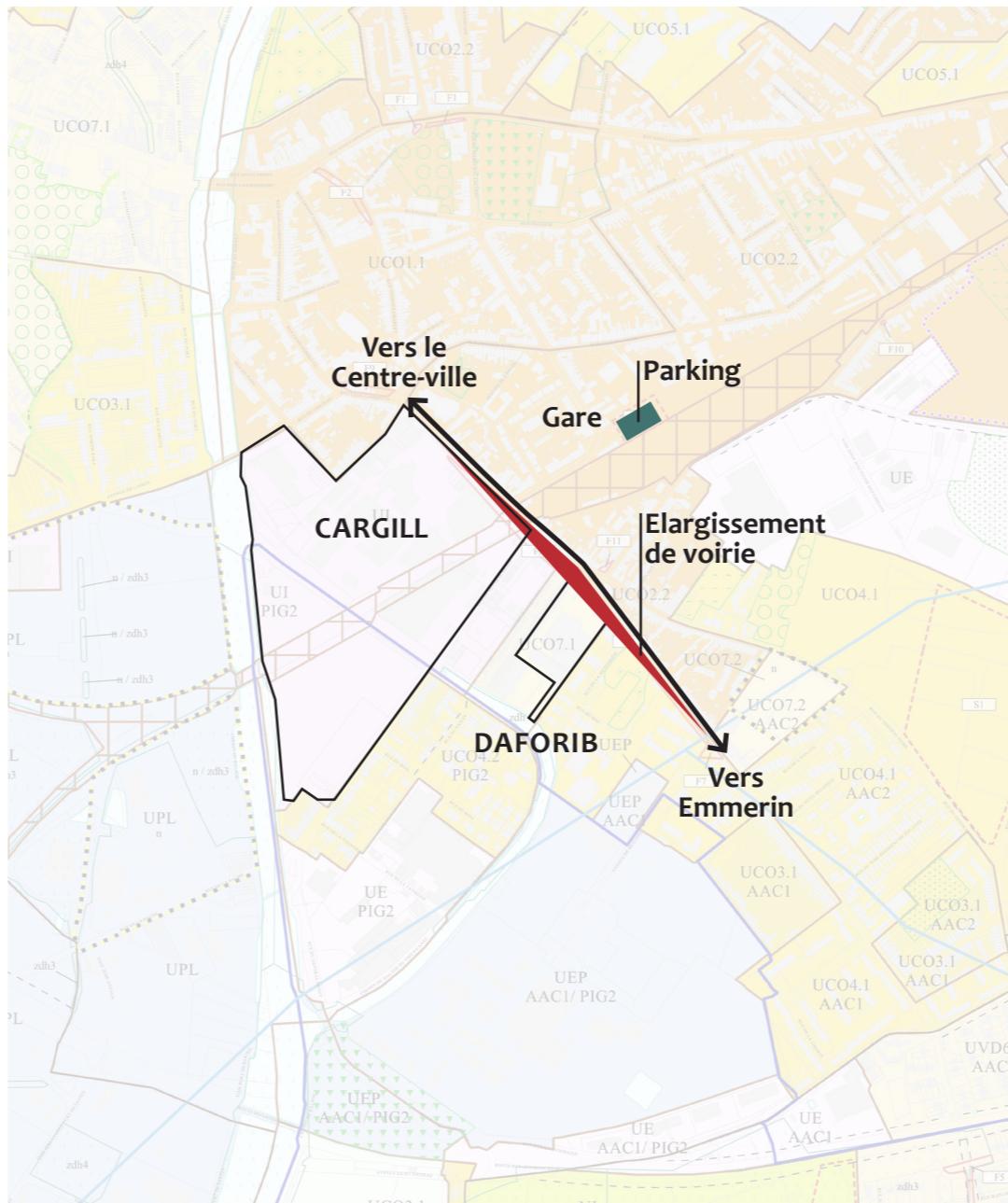
## La carte de destination des sols du PLU intercommunal de la MEL sur la commune d'Haubourdin



Carte des données foncières sur Haubourdin

## LÉGENDE

 MEL	 SEM	 EPF
 Commune	 Santé	 Autres propriétaires
 Département, Région	 CCI	 Privé
 Etat	 EDF, GDF, etc	 Autres valeurs
 Syndicat	 Culte	
 SNCF	 SAFER	



#### L'élargissement de la rue du Général Dame et de la rue Léon Gambetta



## RISQUE D'INONDATION



## RETRAIT / GONFLEMENT DES ARGILES



## POLLUTION DES SOLS, SIS ET ANCIENS SITES INDUSTRIELS

Un site en friche au patrimoine végétal remarquable, qui cherche sa vocation au milieu d'équipements liés à l'enfance.

# GARE : UN SITE CONFRONΤÉ AUX NUISANCES DE LA VOIE FERROVIAIRE

## PARTIE 3 : LES DIFFÉRENTES ENTITÉS PROJET DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

### HISTORIQUE DU SITE DE LA GARE

La gare d'Haubourdin voit le jour en 1892. Le petit bâtiment voyageurs, situé autrefois le long de la voie est détruit lors de la Première Guerre mondiale. Il fut remplacé par un grand bâtiment, type Reconstruction.

### ATTOUTS/FAIBLESSES DU SITE

- Plus de 128 ans d'existence,
- Un site laissé en état de friche,
- Un site intermodal : parking, parc pour les vélos, bande cyclable, arrêt de bus, etc.

### LES PROJETS ANTÉRIEURS

- Projet de 60 logements porté par O Architecture



Eurovéloroute 5

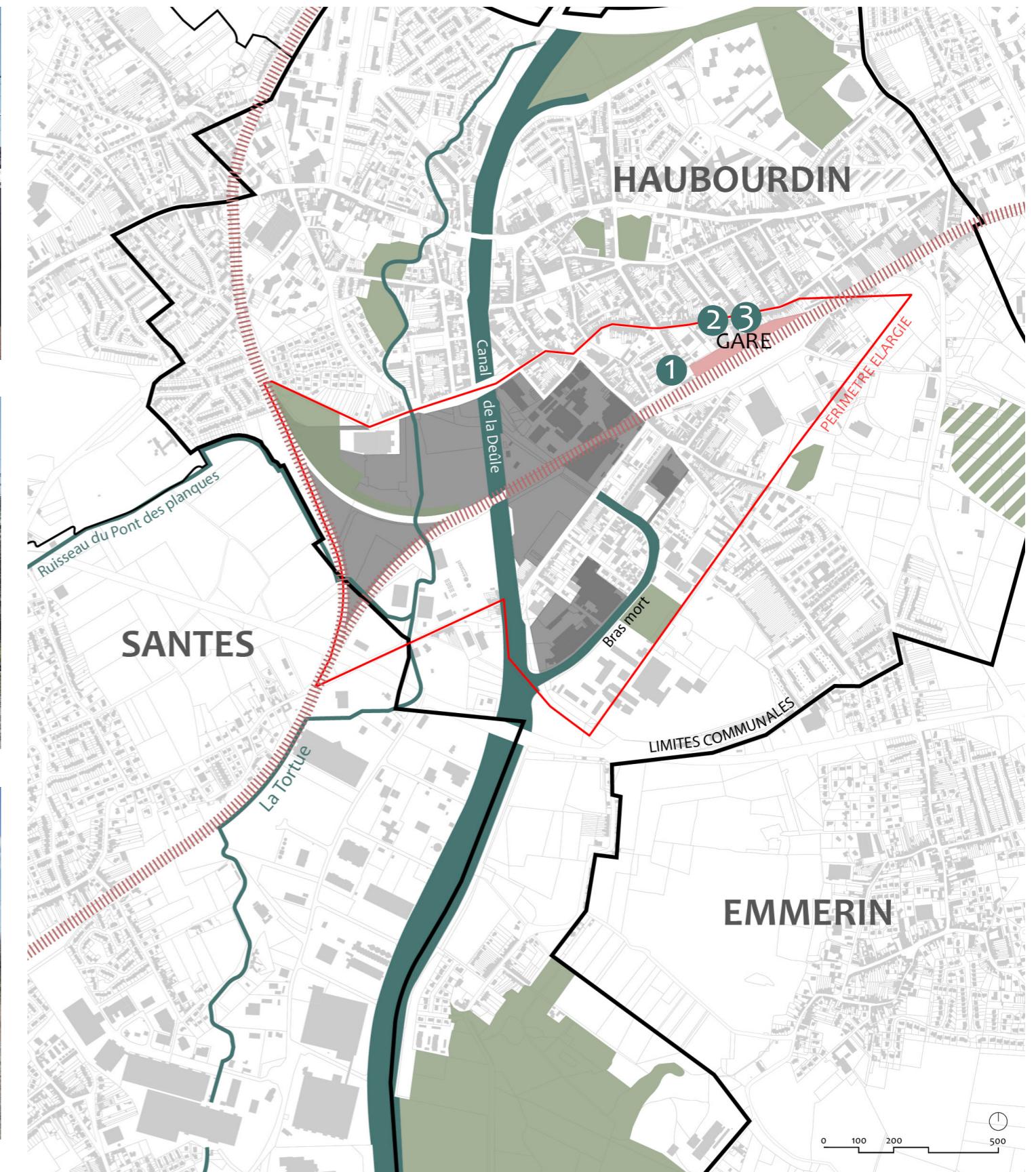
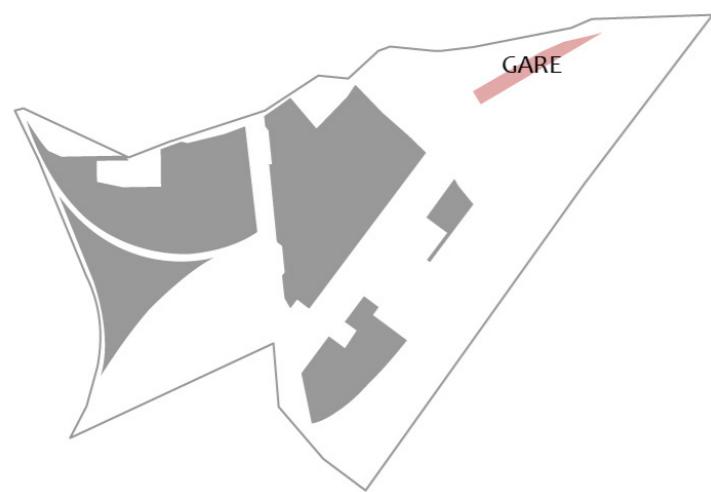


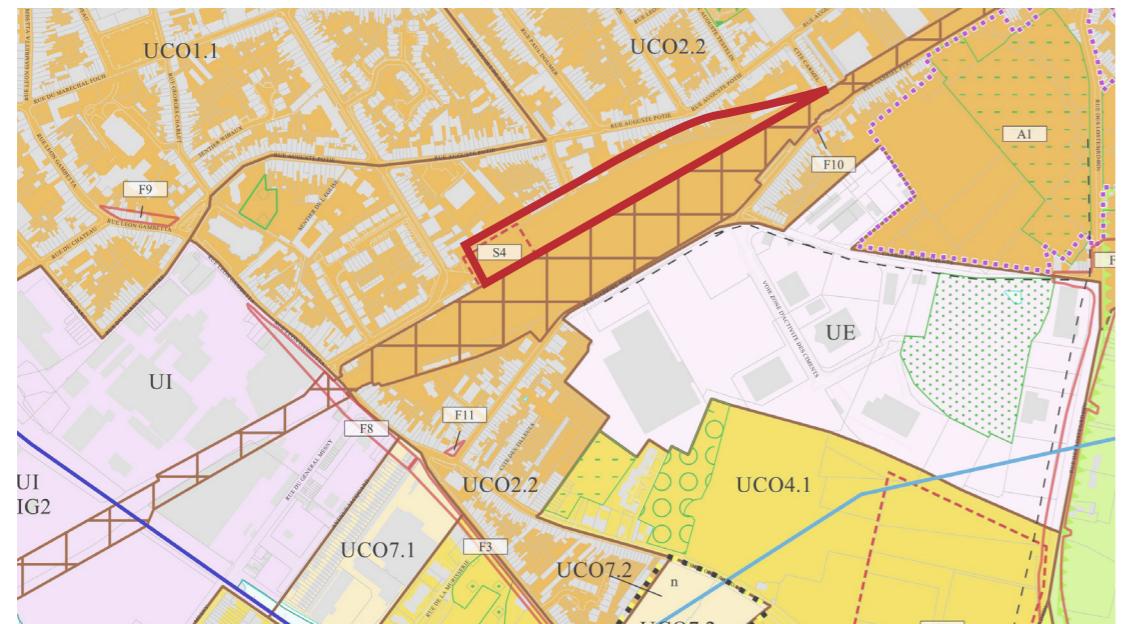
Itinéraire d'attente / Bras mort



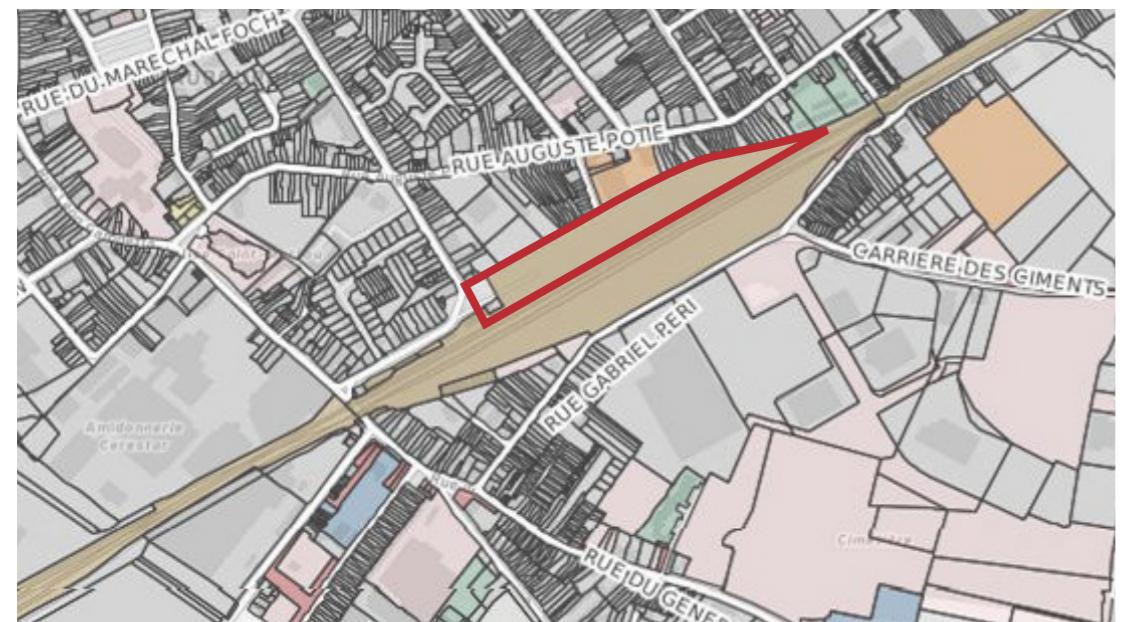
Itinéraire d'attente / Bras mort

### GARE : 1.6 HA





La carte de destination des sols du PLU intercommunal de la MEL sur la commune d'Haubourdin



Carte des données foncières sur Haubourdin

#### LÉGENDE

MEL	SEM	EPF
Commune	Santé	Autres propriétaires
Département, Région	CCI	Privé
Etat	EDF, GDF, etc	Autres valeurs
Syndicat	Culte	
SNCF	SAFER	



Projet de 60 logements porté par O Architecture

## GARE : UN SITE CONFRONTÉ AUX NUISANCES DE LA VOIE FERROVIAIRE

### LE ZONAGE UCO2.2

Ce zonage est principalement dédié à l'habitat avec une forte présence de bâtiments d'activités. Le tissu se caractérise par des constructions très dense ou dense, formant le plus souvent un front bâti continu.

Un parc pour les vélos et un parking pour les véhicules y sont aménagés. La gare dispose également d'un parking voiture non aménagé.

### ATTOUTS/FAIBLESSES DU SITE

- Plus de 128 ans d'existence,
- Un site laissé en état de friche,
- Un site intermodal : parking, parc pour les vélos, bande cyclable, arrêt de bus, etc.

### LES CONTRAINTES LOCALISÉES SUR SITE

Les contraintes du site de la gare sont les suivantes :

- La voie ferrée génère du bruit supérieur aux seuils réglementaires (65-75 dB). Le site de la Gare n'est donc pas épargné par le bruit.
- Le ferré impacte également la qualité de l'air puisque le transport fait partie d'une des principales sources de pollution.
- Un site BASIAS se situe à proximité du site.
- L'ensemble du site est sujet à des risques d'inondation, des débordements de nappe et inondations de cave.
- Le phénomène de retrait-gonflement d'argile impacte l'ensemble du périmètre d'étude.

Un accès à la gare très limité qui enclave le site. Quel rôle pour le site de la gare au regard des enjeux de mobilités de la MEL ? Quelle programmation au regard du périmètre d'étude ?



# 4

## LES PREMIERS ENJEUX DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

SECTEURS LEVER, CARGILL, FREMAUX ET DAFORIB



## ACTIVITÉS



Ruche d'entreprises\_Tourcoing



- Création d'une ruche d'entreprises,
- Divers pôles de compétences : innovation, textile, e-commerce et économie sociale et solidaire,
- Créer un écosystème et réunir les entreprises entre elles (site labelisé).



Village d'artisans\_MV2 Architectes



- Création une pépinière d'entreprises et/ou d'un village d'artisans et/ou un hôtel d'entreprises,
- Soutenir et conseiller les personnes dans le besoin.

## LOGEMENTS



Lottoissement de 23 logements\_Saint-Nazaire



- Création de maisons individuelles,
- Alternative aux logements collectifs et aux logements intermédiaires,
- Bénéficier d'une terrasse, d'un jardin.



«Les margueritois», 75 logements intermédiaires\_Lille



- Création de logements intermédiaires,
- Alternative aux logements collectifs et à la maison individuelle,
- Prix d'acquisition ou location accessible, loyers situés entre le marché social et le marché libre.

## GESTION TRANSITOIRE



Future ferme solaire\_Condé-en-Normandie



- Création d'une ferme solaire,
- Alimenter les foyers et acteurs aux alentours,
- Faible amortissement par rapport au 3 millions d'euros de dépoullion investis sur le site.



La Friche gourmande\_Fives Cail, Lille



- Foncier en attente, gestion transitoire,
- Redonner vie au site tant que l'usage n'est pas encore déterminé,
- Faible coût et capacité à être mis en oeuvre dans un temps très court.

## RELANCER L'ACTIVITÉ À HAUBOURDIN

De grandes évolutions sont à prévoir quant aux futurs activités d'Haubourdin. L'enjeu est donc d'envisager un ensemble cohérent avec son environnement qui ne se limite pas à une activité mais qui s'engage dans la ville intense et de proximité. Plusieurs pistes de réflexion sont abordées autour d'une mixité programmatique, tournée autour de l'économie sociale et solidaire, pourquoi pas des hôtels d'entreprises, des petites industries, des bureaux, des équipements, de l'artisanat.

Par ailleurs, il s'agira de changer la destination des différentes zones du PLU2.

## REFORCER L'OFFRE D'HABITAT

Le diagnostic a relevé que pour maintenir les objectifs fixés par le PLU2 et pour maintenir la population, les projets de logements restent en deçà des besoins. Il s'agit alors de renforcer l'offre d'habitat et de répondre aux besoins des habitants d'Haubourdin.

## UNE STRATÉGIE D'ATTENTE POUR FACILITER L'URBANISATION À VENIR

Suite à la désindustrialisation du site Lever et à sa difficulté à lui trouver des usages, des aménagements provisoires peuvent être envisagés dans l'attente de son urbanisation. Il en est de même pour d'autres sites du périmètre d'étude où la future vocation est encore en cours de réflexion.

Si sur le triangle ferroviaire il paraît pertinent de maintenir un espace vert de part son caractère géologique (zone à dominante humide), l'installation d'une ferme solaire permettrait cependant de qualifier davantage les transitions entre le tissu urbainisé, le Port de Santes et l'espace agricole.

**Créer une mixité programmatique qui permet de faire transition entre le tissu industriel, résidentiel et agricole et qui fait sens avec les activités déjà présentes à Haubourdin.**



RÉÉQUILIBRAGE DES MODES DE DÉPLACEMENT



Future LINO sud\_Loos

- ↳ - Création de la liaison intercommunale Nord-Ouest
- Profil de 23m de large avec un axe routier, un trottoir partagé et une bande paysagère,
- Intégrer les piétons et cycles aux futurs aménagements de voirie.



Bus ilévia\_Lille

- ↳ - Agrandir le parc de transport en commun,
- Permet de desservir certains quartiers isolés et/ou enclavés
- Plus économique et écologique

MONTÉE EN GAMME DES ESPACES PUBLICS



Espaces publics\_Lille

- ↳ - Requalification des espaces publics,
- Montée en gamme des espaces publics par des matériaux plus qualitatifs et par l'intégration paysagère,
- Limite les îlots de chaleur et participe à la l'intégration de la biodiversité en ville.



Aire de jeux

- ↳ - Création d'aire de jeux sur les espaces verts délaissés,
- Permet aux enfants de pratiquer une activité physique et pédagogique,
- Donner du sens à un espace, lui donner un usage.

VALORISER LE RAPPORT À LA VOIE D'EAU



Bassin de virement\_Dourges

- ↳ - Création d'un bassin de virement,
- Participe à l'intégration paysagère et à la vocation artisanale,
- Opération difficile à mettre en place à cause du site pollué.

Automoteur type Rhein-Herne-Kanal RHK  
1350 tonnes - 80 m x 9,50 m



Conteneur / transport fluvial\_France

- ↳ - Augmenter le trafic de marchandises par le Canal de la Deûle,
- Une péniche de 80m de long / 9.50m de large (1350 tonnes) représente 54 poids lourds,
- Plus économique et écologique.

VERS UN RÉÉQUILIBRAGE DES MODES DE DÉPLACEMENT

La création de la liaison intercommunale Nord-Ouest va permettre de diminuer le trafic routier situé sur les axes majeurs de la MEL. Ce nouvel aménagement bénéficiera d'un trottoir partagé et d'une bande paysagère. Il s'agit d'intégrer les piétons et cycles aux futurs aménagements de voirie.

Par ailleurs, il s'agit d'agrandir le parc de transport en commun afin de desservir certains quartiers isolés et/ou enclavés (rive gauche de la Deûle).

UNE MONTÉE EN GAMME DES ESPACES PUBLICS

Situé au cœur de grandes infrastructures routières, l'enjeu des mobilités sur le site trouve aussi toute son importance. Sur ce secteur enclavé d'Haubourdin, il paraît opportun de requalifier l'espace public en y intégrant des voies spécifiques pour l'utilisation de plusieurs modes de transport.

Cette intervention suppose un désenclavement et une requalification des espaces publics à l'échelle du piéton, sous forme de placettes végétalisées, d'aires de jeux et de cheminements.

VALORISER LE RAPPORT À LA VOIE D'EAU

Sur le site Lever, la mise en place d'un bassin de virement semble être envisagée puisqu'il n'en existe pas sur la Métropole Lilloise. En effet, les péniches doivent descendre jusqu'à Dourges pour faire demi-tour. Cette installation est favorable à la biodiversité, à l'intégration paysagère et à la vocation artisanale.

Par ailleurs, les poids lourds fournissent la marchandise à l'entreprise Cargill, créant ainsi d'importants flux routiers (50 camions/jour). Il s'agit alors de proposer aux entreprises existantes et futures d'autres modes de ravitaillement. Augmenter le trafic de marchandises par le Canal de la Deûle pourrait permettre de limiter les nuisances liées au trafic routier et de faire des économies.

**Créer une mobilité multimodale au regard des flux urbains existants. Se servir des polarités existantes en requalifiant les espaces publics pour créer des itinéraires modes doux plus qualitatifs.**



PRÉSERVER LA RESSOURCE EN EAU



Noue paysagère



- Création de noues,
- Permet le recueil, la rétention, l'écoulement, l'évacuation ou l'infiltration des eaux pluviales,
- Participe à l'intégration de l'eau et la nature en ville.



Station de captage



- Installer une station de captage,
- Permet de puiser l'eau nécessaire à un usage donné,
- Peut être utilisé dans le but de préserver la ressource en eau.

RESTAURER LA BIODIVERSITÉ EN VILLE



Lotissement de 23 logements\_Saint-Nazaire



- Préserver et conforter les zones humides,
- Favorable à l'intégration de la biodiversité et la nature en ville,
- Permet de préserver les écosystèmes.

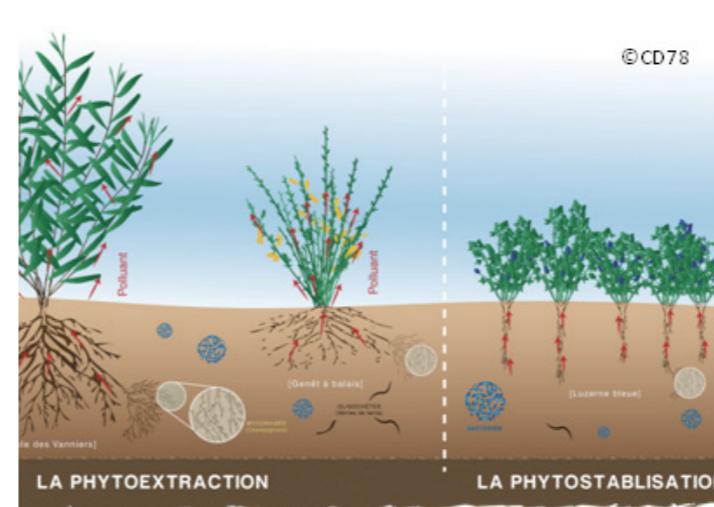


Aire de jeux



- Créer des hôtels à insectes et ruches,
- Agis sur la conservation de la biodiversité,
- Sensibiliser les plus jeunes à l'importance de ces écosystèmes.

TRAVAILLER EN SITE POLLUÉ



Bassin de virement\_Dourges



- Système de phytoremédiation
- Dépolluer les sols par l'utilisation de certaines plantes, arbres et arbustes,
- 2 techniques de phytoremédiation : la phytoextraction et la phytostabilisation.



Conteneur / transport fluvial\_France



- Créer des jardins de dépollution,
- Les végétaux pour extraire, dégrader ou stabiliser des polluants dans les sols, les eaux ou l'air,

PRÉSERVER LA RESSOURCE EN EAU

La présence de l'eau sur le périmètre d'étude est à prendre en considération. Il existe des ressources sur site, notamment le Canal de la Deûle et le ruisseau «La Tortue». Une station de captage peut être installée sur site dans le but de puiser l'eau nécessaire pour les futures entreprises par exemple.

Par ailleurs, le recueil et l'infiltration des eaux pluviales par l'aménagement de noues dans les espaces publics répondent aux objectifs d'intégrer l'eau et la nature en ville.

RESTAURER LA BIODIVERSITÉ ET LA NATURE EN VILLE

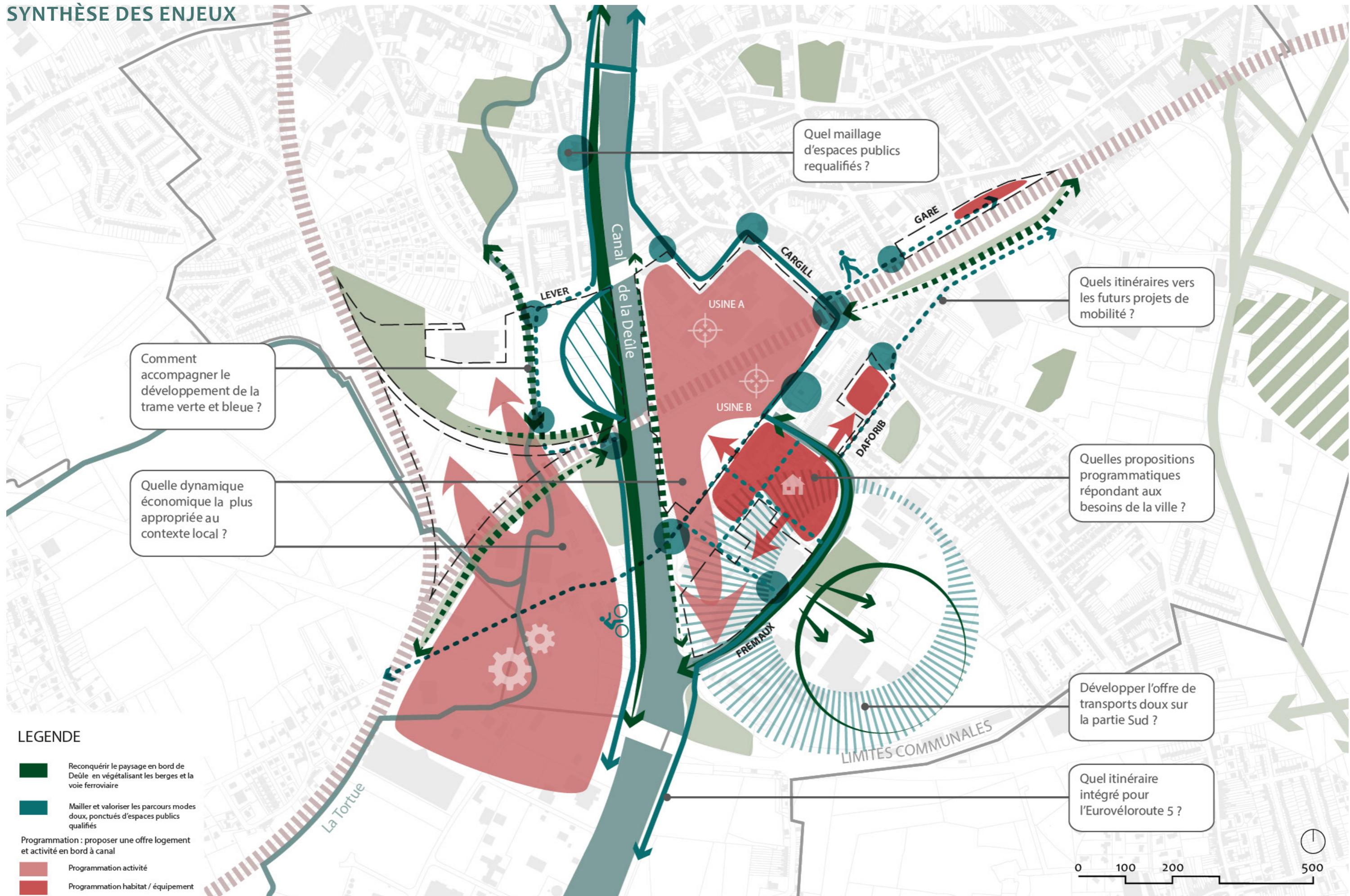
Il paraît pertinent de sauvegarder et restaurer la biodiversité qui habite les différents sites. En effet, la nature a repris ses droits sur les friches industrielles telle que la friche Lever. Il est important de préserver ces nouveaux écosystèmes.

TRAVAILLER EN SITE POLLUÉ

Il existe des techniques de dépollution par l'utilisation de certaines plantes, arbres et arbustes. Il s'agit de la phytoremédiation. C'est une manière de dépolluer peu coûteuse mais qui nécessite de la patience.

**Sauvegarder les écosystèmes en préservant la ressource en eau et intégrer la biodiversité et la nature en ville.**

## SYNTÈSE DES ENJEUX





## HAUBOURDIN / ETUDES PRE-OPERATIONNELLES D'AMÉNAGEMENT



ATELIER 9.81  
ATELIER D'ARCHITECTURE  
ET D'URBANISME

